ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

MUZEUL MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANȚA

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APA

Anul I No. 1 — Noembrie 1931

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

21 oct. 1981
Felicitări cu multă prețuire Muzeului
Marinei din Constanța

...aduse de ... dar ele se ...ști, având în ... popularizare. ...marelui public ... navale. Scrisă ...ă grupeze toate

„Cheia mântuirii noast... este drumul Dunării spr... marea largă....

(M. COGĂLNIC...

CUPRINSUL:

Primul cuvânt . . . . . Liga Navală Română

Evenimente din marina națională . . . . . Jean Bart

Navigația Comercială Maritimă . . C=dor C. Boerescu

Navigația Dunăreană . . . . C=dor Teodorescu Angelo

Navigația de plăcere . . . . . J. B.

Porturile față de Economia Țării . . . Ing. C. Mihalopol

Din viața marinarilor . . . . . Cabestan

La gura Dunării (Literatură) . . . . . Jean Bart

Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră . . . Ciorpac

Cronica: *Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale; Salvismar (Salvarea); Al XV=lea Congres Internațional de Navigație; Cum s'a înființat „Clubul Nautic Dună=rean din Giurgiu; Cercetașii de apă; O vitrină marină.*

Recenzii. Informații. Noutăți. Poșta Ligei Navale.

Directorul Revistei: Comandor EUG. BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)

Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.

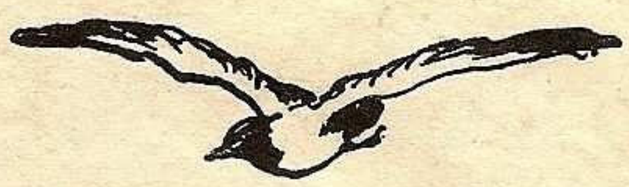
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREȘTI

MUZEUL MARINEI ROMANE
BIBLIOTECA
CONSTANTA



PRIMUL CUVÂNT

Încă o revistă?

Da.

Nu avem prea multe?

Nu, pentrucă ne lipseşte tocmai revista care ne trebue.

Liga Navală Română, până acum, n'a avut o publicaţie periodică, prin care să comunice cu toţi membrii, să îmbrăţişeze toate chestiunile maritime şi fluviale, să orienteze, să lege şi să strângă rândurile celor cari umblă pe ape, celor cari au interese pe ape şi celor cari iubesc apa, atraşi de magia şi orizontul mării.

Au apărut şi dispărut pe rând cele câteva reviste de marină, cari luptând cu greutăţi, făcând sacrificii, s'au putut menţine câtva timp la suprafaţă.

Să cuvine a recunoaşte şi a preţui munca şi râvna înaintaşilor noştri, cari au navigat adesea împotriva curentului, înfruntând cu bărbăţie valurile şi vânturile din prova, pe care vremea le ridicau împotrivă.

Prima revistă «Marina», *apărută prin anul 1897, era o foae* clandestină, *socotită ca o revistă de critică subversivă.*

Autorităţile superioare de pe acea vreme nu admiteau o activitate extra-militară — deşi foarte patriotică — începută de un mănunchiu de tineri marinari, cari se încercau să arăte în lumina adevărului nevoia ce avea statul să creeze o marină naţională.

Idialiştii iniţiatori erau urmăriţi.

Revistă interzisă din oficiu.

O luptă stearpă în serviciul unei cauze pierdute?

Nu credem.

Ecoul luptei acelor campioni — uitaţi astăzi — a vibrat prelung în opinia publică, ajungând până la cei ce deţineau cheile viitorului acestui popor.

Şi un mare pas înainte s'a făcut prin organizarea navigaţiei maritime şi fluviale, după care a urmat crearea escadrei de monitoare pe Dunăre.

Luptă, apostolat, jertfe, isbândă... aşa erau vremurile, dar ce devotament... ce avânt tineresc...

Vremurile s'au schimbat. Autorităţile superioare au ajuns să preţuiască şi să ajute chiar o activitate de largă propagandă pentru luminarea marelui public dar... entusiasmul, avântul de altă dată a scăzut. Farul idialului, care călăuzea drumul spre ţărmul dorit, abia mai licăreşte pe linia orizontului întunecat.

Prin anul 1900 apare în Bucureşti «Revista Mar timă», *publicaţie condusă de Comandamentul Marinei, având în vedere complectarea instrucţiei technice a ofiţerilor, mai mult decât propaganda.*

In 1913 apare pentru scurt timp în Galaţi «Revista Marină», *o propagandă scrisă în limba română şi franceză. Tot în acelaş an apare în Brăila o admirabilă* «Revistă a Porturilor şi a Navigaţiei Comerciale».

După războiu, prin 1920, apare în Brăila, pentru scurt timp, o altă «Revistă Maritimă».

Inspectoratul Marinei Militare scoate, în 1925, la Bucureşti «Buletinul Marinei», *pe care îl transformă în* «Revista Marinei», *publicaţie trimestrială pentru cultura navală a ofiţerilor.*

In acelaş an apare la Bucureşti «Revista Bursei şi a Marinei».

Nu se pot tăgădui marile foloase aduse de aceste publicaţii în diferite cercuri, dar ele se adresau la un mic număr de specialişti, având în general un caracter technic şi nu de popularizare.

Revista de faţă se adresează marelui public pentru popularizarea cunoştinţelor navale. Scrisă pe înţelesul tuturor, ea va căuta să grupeze toate

ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comercială, navigaţie de plăcere, viaţa porturilor, pescărie, literatură marină, sport nautic şi turism de apă.

«România Maritimă şi Fluvială», *organ de propagandă a Ligei Navale Române, va fi o tribună liberă, deschisă celor cari vor să-şi spună cuvântul pentru a lumina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele comerţului pe apă, pentru a desvolta şi propaga în masele populare iubirea şi cultul mărei — căci marea, oglinda infinitului, a exercitat întotdeauna asupra omului cea mai puternică atracţie din toate fenomenile naturei.*

Pare că numai de câţi-va ani Românii au descoperit marea. Trebue să ne bucure creşterea exodului populaţiei în spre plajele însorite ale Mărei Negre.

La Grande nourrice, *cum o numea Michelet, atrage mii de copii la sânul ei bogat, hrăneşte plămânii cu aerul ei salin, măreşte vitalitatea fizică şi morală, oţeleşte voinţa, dă sănătate, putere, viaţă.*

Această pornire a generoasei tinereţi către orizontul albastru, trebue orientată, canalizată şi organizată.

Liga Navală Română, privind cu încredere în viitor, caută să cultive, să răspandească şi să întreţie viu spiritul şi interesul public pentru marea şi binefacerile ei.

Numai prin o continuă propagandă în toate păturile sociale se poate forma o conştiinţa, o doctrină navală românească, ajungând până la acea politică de apă *pe care geniul politic al marelui om de stat M. Cogâlniceanu, de acum un veac, o prevăzuse.*

Liga Navală Română, care a lansat această nouă revistă expediind-o în larg, vrea să deschidă drumuri noui.

Va isbuti?

Incearcă.

Drumul pe hartă s'a tras.

Ştim capul la compas.

Sa-l urmăm încordaţi, stăpâni pe roata cârmei.

Vom ajunge cu bine la liman?

Vom ajunge să aruncăm ancora în portul pe care nu-l vedem decât cu gândul?

Că orizontul se arată a fi întunecat... vedem şi noi, dar ştim că în larg nu poate veşnic să fie vreme bună... la drum oricând fi-i gata de furtună...

Ancora sus!

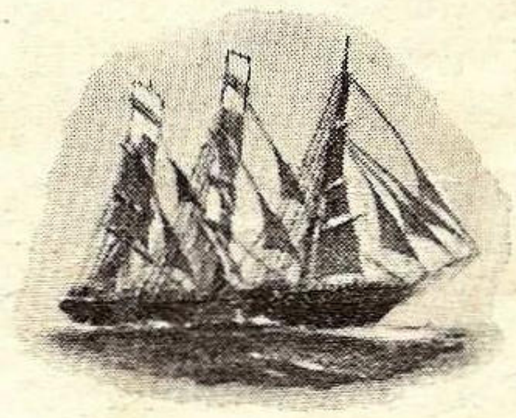
Intindeţi velele!

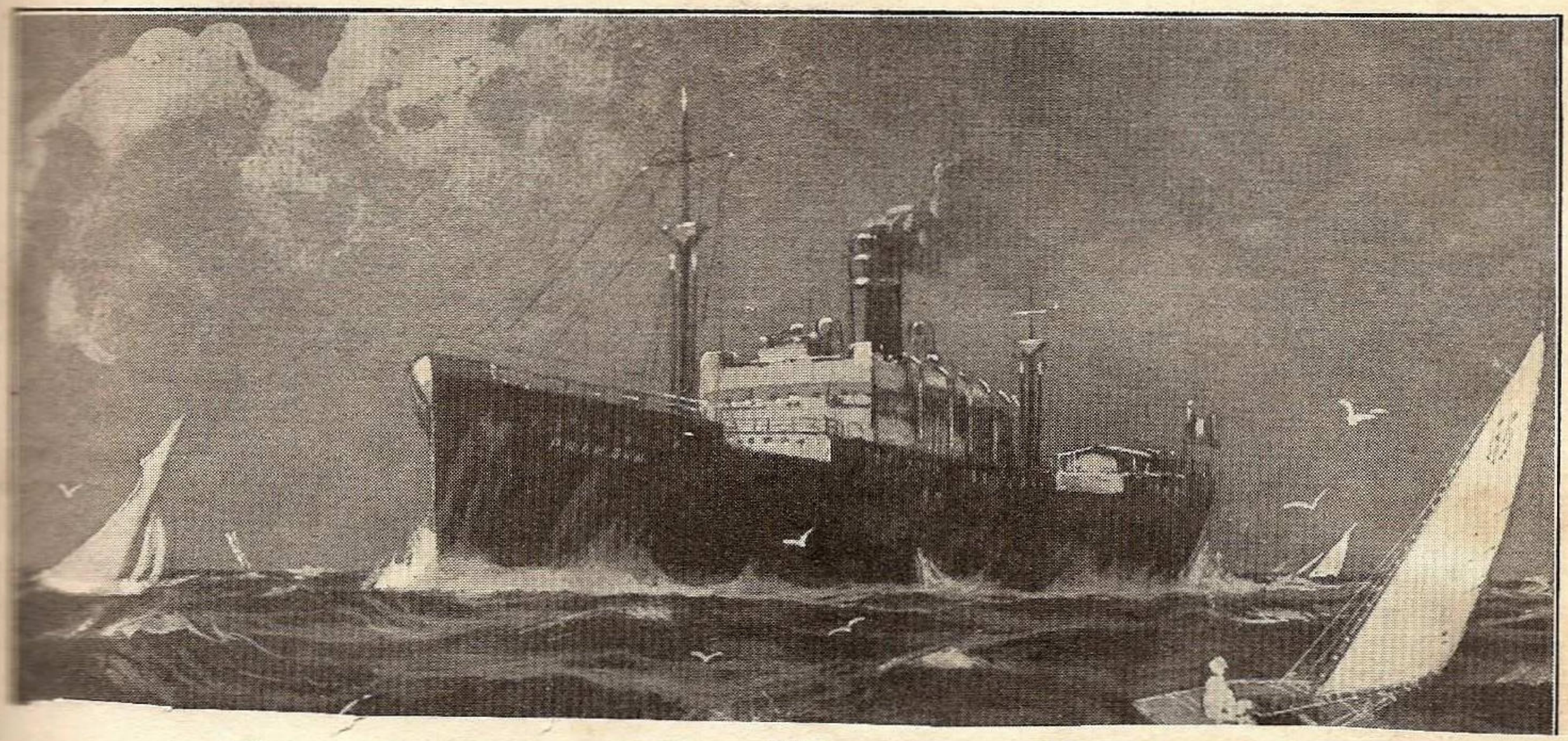
Incet înainte!

. . . . . .

Pe drum!

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ





Evenimente din Marina Naţională

— Escadra de Dunăre a fost decorată —

Tînăra noastră marină a fost în cursul acestui an onorată şi răsplătită printr'un înalt gest Regal.

Liga Navală Română, care urmăreşte toate manifestările nautice, trebue să lumineze opinia publică românească asupra acestui eveniment de mare importanţă pentru vieaţa noastră naţională.

*

Astăzi, când omenirea îngrozită de cataclismul războaelor îşi îndreaptă ochii spre idialul păcei, noi Românii, cari prin luptă ne-am întregit neamul, trebue să ne întrebăm căutând în urmă spre trecutul istoric :

Fost-am noi un neam răsboinic şi hrăpăreţ ?

Războinic — da.

Hrăpăreţ — nu.

Dacă ne-am războit veacuri de-a rândul a fost ca să apărăm, să ne păstrăm fiinţa pe colţul acesta de pământ, unde mâna Domnului ne-a răsădit.

Cuceriri n'am urmărit niciodată.

Cu îndârjire însă ne-am apărat întotdeauna *sărăcia* şi nevoile şi *neamul* — căci ţările aceste au stat în *drumul tuturor răutăţilor,* cum scrie un cronicar moldovan.

Pe poarta aceasta deschisă între cotul Carpaţilor şi apa Dunărei, s'au perindat în cursul vremurilor atâtea semintii atrase de mirajul Bizanţului.

Dar noi am rămas pe loc, legaţi de pământ ; că dintr'un început am fost aci neamul de baştină şi de continuitate, înfipt cu adânci rădăcini în locul acesta, la răscrucea drumurilor dintre Răsărit şi Apus.

Intre sapă şi armă s'a oţelit neamul nostru pentru că veşnic a slujit ca post înaintat, santinelă neadormită la graniţa dinspre Răsărit a continentului. Românii, putem spune, au fost şi sunt încă, *Grănicerii* Europei, însărcinaţi cu paza civilizaţiei apusene.

In piept am primit de atâtea ori loviturile valurilor năvălitoare cari ameninţau să înece Europa. Pentru sângele românesc care a curs din belşug, pentru cumplitele pustiiri ale ţărilor noastre în luptele cu Turcii şi Tătarii, avem tot dreptul, ca apărători, la recunoştinţa ţărilor apusene.

Şi... astăzi chiar... santinela română de pe graniţa Nistrului, neclintită la postul ei străvechiu, cu ochii ţintă la Răsărit, veghează încă pentru apărarea civilizaţiei europene.

*

Nu avem tradiţii de stat maritim.

Firul istoric ne-a fost tăiat şi viitorul nostru naval a fost îngropat de vijelia otomană.

Urmele unei marine moldoveneşti s'au perdut în ceaţa vremurilor.

Dovezi vor fi rămas poate prin hrisoavele prăfuite ale vechilor arhive din Stambul, Genova şi Veneţia.

Vitregia timpurilor ne-a ţinut veacuri departe de căile deschise ale mării şi ne-a curbat pe brzada plugăriei.

Dar în epoca de renaştere şi de independenţă, prin fatala noastră situaţie geografică, am fost nevoiţi să ne apărăm hotarele de apă.

Totuş, războiul de întregirea neamului ne-a surprins dezarmaţi la mare. La Dunăre însă forţele noastre navale şi-au făcut pe deplin datoria.

Pentru purtarea ei în războiu escadra de *monitoare* şi *vedete,* a fost decorată.

Ce-a făcut escadra de Dunăre ca să merite această distincţie ?

ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comercială, navigație de plăcere, viața porturilor, pescărie, literatură marină, sport nautic și turism de apă.

«România Maritimă și Fluvială», *organ de propagandă a Ligei Navale Române, va fi o tribună liberă, deschisă celor cari vor să-și spună cuvântul pentru a lumina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele comerțului pe apă, pentru a desvolta și propaga în masele populare iubirea și cultul mărei — căci marea, oglinda infinitului, a exercitat întotdeauna asupra omului cea mai puternică atracție din toate fenomenile naturei.*

Pare că numai de câți-va ani Românii au descoperit marea. Trebue să ne bucure creșterea exodului populației în spre plajele însorite ale Mării Negre.

Monitoarele in lupta de la Raşova.

viu spiritul și interesul public pentru marea și binefacerile ei.

Numai prin o continuă propagandă în toate păturile sociale se poate forma o conștiința, o doctrină navală românească, ajungând până la acea politică de apă *pe care geniul politic al marelui om de stat M. Cogâlniceanu, de acum un veac, o prevăzuse.*

Liga Navală Română, care a lansat această nouă revistă expediind-o în larg, vrea să deschidă drumuri noui.

Va isbuti?

Încearcă.

Drumul pe hartă s'a tras.

Știm capul la compas.

Sa-l urmăm încordați, stăpâni pe roata cârmei.

Vom ajunge cu bine la liman?

Vom ajunge să aruncăm ancora în portul pe

Avem tot dreptul să ne întrebăm azi: Cum s'ar fi desfășurat operațiile din Dobrogea dacă în locul flotei rusești, care a stat mută la ancoră în portul Constanța, am fi avut o escadră românească de mare pentru a interzice, ca și cea de Dunăre, înaintarea inamicului de-alungul litoralului?

Când Rușii, grăbiți, s'au retras abandonând Dobrogea, pănă la urmă în stăpânirea marinei noastre. Lupta dela Vîlcov între escadra română și cea rusă, superioară în număr, a făcut să se curețe Dunărea de forțele bolșevice și să capturăm un mare număr de vase cu tunuri, arme și muniții.

Pentru aceste fapte de arme săvârșite pe apele bătrânei Dunări, de strămoșească pomenire, escadra de monitoare și vedete a fost decorată la fel cu regimentele oștirei de uscat cari s'au distins în lupte.

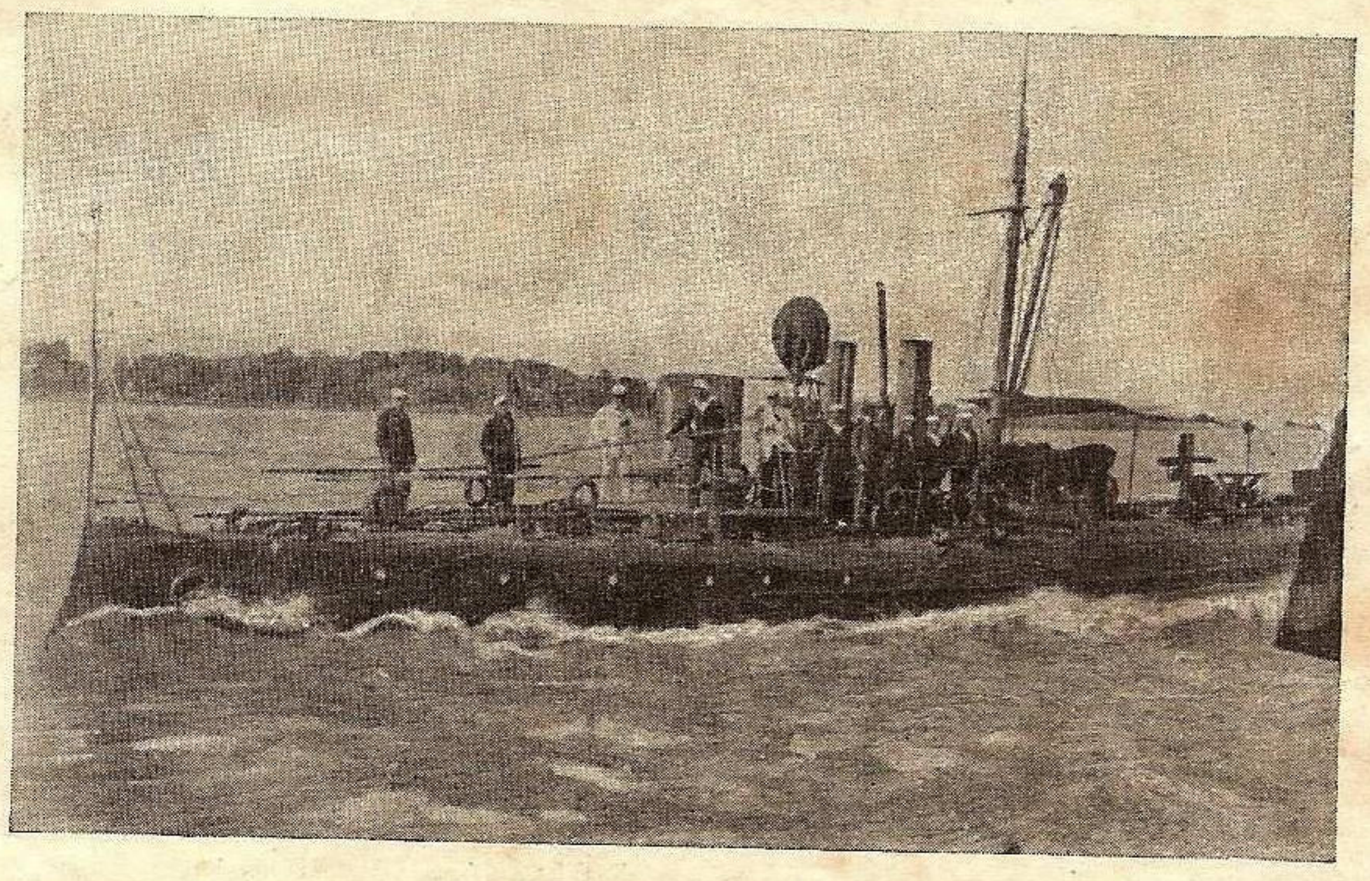
„Sunt fapte ce vor rămâne adânc săpate în cartea neamului, a zis M. S. Regele Carol al II-lea decorând escadra de Dunăre".

19 ofițeri, 14 maiștri, 352 de marinari a fost tributul de sânge pe cari tânăra noastră marină l-a dat pentru întregirea neamului.

Liga Navală Română, pentru a perpetua memoria eroilor marinari, a răspândit și în lumea porturilor noastre nobilul gest de pietate, după o veche tradiție maritimă:

Odată pe an, la 15 August, ziua Marinii, se aruncă jerbe, coroane și ancore de flori în mare și Dunăre, pentru cei fără morminte... pierduți în adâncul apelor.

JEAN BART



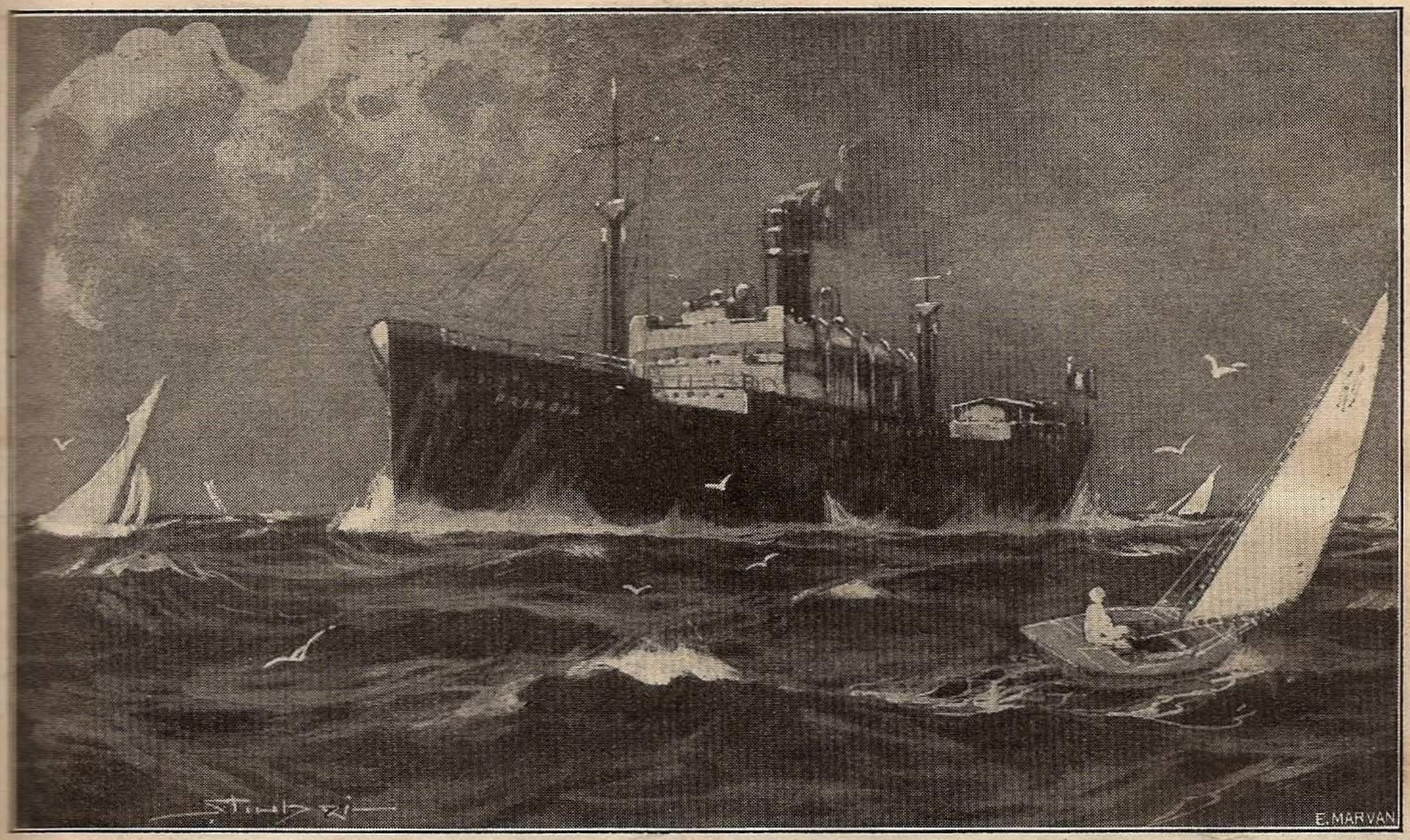
O vedetă de Dunăre.

In cursul luptelor din Dobrogea armata noastră și-a asigurat flancul drept pe ascadra de Dunăre.

„Sprijin puternic ne-a fost dat în acele grele zile escadra de Dunăre, care cu artileria sa de bord, ziua și noaptea, a făcut imposibilă strecurarea inamicului prin istmul dintre Dunăre și Balta Baciului. Escadra ne-a asigurat perfectă liniște la aripa noastră dreaptă" declară un distins șef de stat major al trupelor cari au luptat în Dobrogea.

O prețioasă mărturisire ne vine și din afară.

In memoriile conducătorilor armatei inamice se repetă constatarea că înaintarea de-alungul Dunărei era complect interzisă de escadra monitoarelor românești.



Cargobotul „Prahova“ al societăței „România.“

NAVIGAȚIA COMERCIALĂ MARITIMĂ

Ce s'a făcut în alte țări și ce am facut noi.

Marina comercială are de obiect transportul mărfurilor produse în țările industriale spre regiunile cari le importă, și cari la rândul lor exportă produsele solului. Nesfârșite caravane de furnici plutitoare duc zi și noapte, pe mări și pe oceane, produse industriale spre a fi schimbate cu produse agricole, miniere și fermiere. Tot marina comercială prin uriașe vapoare, repezi și confortabile, adevărate orașe plutitoare, transportă necontenit mii și zeci de mii de călători și emigranți.

Industria transporturilor — nu comerțul maritim — își are origina în secolul al 16-lea. Olanda a fost prima țară care a pus temelia acestei industrii speciale, construind și exploatând vase de transport pe mare, în condiții economice convenabile.

Până la mijlocul secolului al 19-lea, transporturile maritime s'au făcut numai cu vase cu vele. Costul transportului, sau navlul, era ridicat pentrucă pe de-o parte mărfurile transportate erau în cantități mici, iar pe de alta călătoria dura luni de zile ; din această ultimă cauză nu se putea transporta decât mărfuri rezistente, care nu se stricau pe mare.

Adevărata industrie mare a transporturilor maritime începe de la 1850, când propulsiunea cu vapori a înlocuit propulsiunea cu vele care punea pe navigatori la discreția vântului.

Introducerea mașinilor pe vasele maritime dă un impuls enorm, nu numai industriei și comerțului de mare, dar și celui de uscat. Extracția cărbunelui din mine ia o desvoltare însemnată, se creiază industrii noui în Anglia și Olanda, apoi în Franța, Germania și Statele-Unite, în vederea exportului căutându-se debușeuri noui în toate părțile lumei pentru produsele acestor industrii. Materiile prime din cele mai depărtate locuri ale globului sunt aduse regulat și repede la locul de utilizare. Construcțiile vaselor de mare din fier și apoi din oțel, creiază mai întâi în Anglia, apoi în Franța, Germania și Statele Unite, enorme uzine de produs fier din minereuri în cea mai mare parte importate. Transportul cerealelor, minereurilor, lemnelor, cer vase din ce în ce mai încăpătoare, din care cauză navlul se ieftenește în beneficiul consumatorilor, atât pentru produsele agricole, cât și pentru cele industriale.

Cea mai mare flotă maritimă comercială o are astăzi Anglia, numărând 15.000 vase cu 22 milioane tone registru brut, adică 62 milioane metri cubi capacitate. Imediat vin Statele-Unite, dar abia cu 11 milioane tone, iar

toate celelalte ţări la un loc însumează aproximativ 30 milioane tone registru brut. Intre acestea intră şi România cu 67.000 tone, cu toate sacrificiile făcute de Stat în decurs de 30 ani.

Pe măsură ce marina comercială se desvoltă, ţările maritime înţeleg tot mai mult importanţa ei. A transporta în câteva zile mii de tone de petrol din America în Anglia şi mii de tone de maşini din Anglia în Indii, e un fapt care merită toată atenţiunea. Navigaţia aeriană va scurta distanţele pentru poştă şi călători de clasă, dar nici odată nu va fi utilizată pentru transporturi în masă, cari cer capacităţi mari şi mijloace de propulsiune economică. Vor sbura hydroavioane cu zeci de tone de greutate, dar nu se vor transporta economic milioane de tone de marfă decât pe vase modern utilate şi mişcate cu motoare economice.

Situaţia preponderentă a marinei comerciale britanice nu se datoreşte numai faptului că posedă fierul şi cărbunele, căci sunt ţări cari le au pe amândouă dar n'au marină comercială, după cum sunt ţări cari n'au nici fier, nici combustibil şi nici producţiune de exportat, totuşi au o marină comercială importantă. Primul element care favorizează desvoltarea marinei este situaţia geografică şi în special întinderea coastelor. Japonia, Anglia, Grecia, Norvegia, Italia, ţări insulare şi peninsulare, sunt vii exemple. Iniţiativa acestor popoare de marinari, născuţi şi crescuţi în greutăţile şi pericolele mării, ajutată de energia şi capacitatea armatorilor şi constructorilor de vapoare, de încrederea capitalului şi înţelegerea conducătorilor ţării lor, a făcut mai mult pentru desvoltarea marinei comerciale decât posesiunea fierului şi a combustibilului.

Prima ţară care a legiferat o protecţie a marinei comerciale a fost Anglia, şi nu e de mirare că Anglia posedă astăzi cea mai mare flotă de comerţ. Anglia a acordat primele subvenţii constructorilor şi armatorilor de vapoare rapide, şi tot Anglia a stabilit prin convenţii cu dominioanele ei că serviciile poştale să se facă numai de pavilionul englez.

Când marina comercială engleză a ajuns covârşitoare Anglia a cerut şi obţinut prin tratate internaţionale, ca toate pavilioanele maritime să se bucure de egalitate de tratament în toate porturile şi drumurile mărilor să fie deschise vaselor de orice naţionalitate.

Deşi în timpul războiului mondial Anglia a suferit cele mai mari pierderi, marina comercială engleză şi-a păstrat întâietatea.

In 1920 Anglia promulgă legea *„Trade Facilities Act"* prin care acordă societăţilor de navigaţie şi armatorilor, împrumuturi amortisabile în 6—20 ani, cu dobândă foarte mică. Sunt societăţi engleze cari şi-au construit o întreagă flotă de vase noui cu motoare Diesel, numai cu ajutorul acestor împrumuturi.

După războiul mondial Statele-Unite ale Americei de Nord au început să dea o mare desvoltare marinei comerciale, în scop de a scăpa de tributul pe care îl plăteau pavilionului englez, sub formă de navlu. In 1914 flota comercială a Statelor-Unite era de 1.500.000 tone registru brut, iar în 1930 ea se ridică la aproximativ 11 milioane tone.

Vasele construite de Shipping Board (Direcţia Marinei) în timpul şi cu ocazia războiului, au fost bune numai pentru transporturi militare, fiind fără valoare comercială. Multe din aceste vase au fost demontate, multe alte transformate, însă exploatarea lor fiind oneroasă şi deficitară, Shipping Board caută a le trece armatorilor particulari, în condiţiile legei Jones-White, fără mult succes.

In Franţa marina comercială s'a bucurat de o protecţie deosebită cu începere de la 1793, când a luat fiinţă legea de proteguire inspirată de Actul de Navigaţie al lui Cromwell din 1651. In 1826 protecţia marinei comerciale franceze ia un caracter şi mai sever contra celorlalte pavilioane ce atingeau porturile franceze şi contra construcţiilor ce se făceau în Anglia de către armatorii francezi.

Cu tot acest protecţionism, marina de comerţ franceză nu a luat o desvoltare proporţională cu interesele maritime şi coloniale ale Franţei. Cauza e naturală. Franţa nu e o ţară de insulari siliţi să trăiască din exploatarea mării.

Italia, atât înainte cât şi după război, a dat o mare importanţă construcţiilor maritime din care trăesc şantierele italiene. Legiuiri protectoare n'au lipsit şi s'au făcut mari sacrificii bugetare. Prima lege de protecţie s'a votat în 1885 în spiritul legislaţiei maritime franceze, şi prevedea prime pentru construcţii în şantierele naţionale şi prime de navigaţie pentru armatori.

Prin decretele din 1923 şi 1926 s'au determinat liniile subvenţionate şi cuantumul subvenţiilor acordate acestor linii. Totalul subvenţiilor pe 1929/30 se ridică la 225 milioane lire italiene.

Institutul de credit naval are un capital de 100 milioane lire — fixat prin legea din 1929 — dar poate emite obligaţiuni garantate de stat până la un miliard lire. Imprumuturile se acordă armatorilor pe 10—20 ani, cu dobândă de 2% sub scontul oficial.

In 1929 s'a mai acordat armatorilor italieni, printr'o lege specială, bonificaţii pentru viteză la vasele puse în construcţie în şantierele italiene în cursul anului 1930, în plus o scutire de impozite pentru vasele rapide pe primii şase ani de serviciu efectiv.

*

Industria transporturilor sub pavilion român este de dată recentă. Prima lege prin care Ministerul Lucrărilor Publice e autorizat a înfiinţa un serviciu de navigaţie fluvială şi maritimă, a fost votată în 1888 ; ea a rămas însă neaplicată.

Tocmai în 1895, când s'a inaugurat podul Regele Carol I, Direcţia generală a R. M. S. a fost autorizată prin Inaltul Decret Regal din 28 Aprilie, să înfiinţeze un ser-

viciu de navigaţie care să lege Constanţa cu Orientul şi Dunărea cu Arhipelagul. Din creditul de 2.5 milioane lei s'au cumpărat vaporul „Meteor" care a început cursele Constanţa-Constantinopol şi vaporul „Medea" care a inaugurat linia Brăila-Constantinopol. Acesta e începutul serviciului românesc de navigaţie maritimă.

In 1896 Direcţia Generală a C. F. R. sub care trecuse serviciul de navigaţie, închiriă vaporul „Cobra" tot pentru linia Constanţa-Constantinopol, iar în 1896 cumpără vaporul „Ignazio Florio", denumit „Principesa Maria". Tot în acelaş an, la 5 Mai, s'a votat legea care a dat o adevărată desvoltare Serviciului Maritim Român. Din creditul de 10 milioane lei deschis odată cu această lege, s'au construit 5 cargobote de câte 3500 tone d. w. şi vaporul de călători şi poştă „Regele Carol I". Un nou credit de 4 milioane se votează în Mai 1898, destinat a acoperi costul construcţiei a încă 3 vapoare necesare pentru prelungirea liniei Constanţa-Constantinopol până la Alexandria (Egipt). S. M. R. nu s'a putut însă folosi de acest credit, care a fost anulat în urma crizei din 1900. Numai după cinci ani, în 1905, se reia firul desvoltărei. S. M. R. se construeşte vaporul de călători „România", iar în anii 1906 şi 1907 vapoarele „Impăratul Traian" şi „Dacia", cu care se deserveşte linia Constanţa-Alexandria.

In 1906 S. M. R. se desparte de C. F. R. şi se constitue într'o direcţie separată în Ministerul Lucrărilor Publice. In 1913 S. M. R. mai face un pas înainte prin cumpărarea cargobotelor „Carpaţi" şi „Bucegi", de câte 7150 tone d. w. Dar programul de reînoire a cargobotelor mici şi vechi, nu s'a putut realiza.

Ca o manifestare a iniţiativei particulare româneşti în materie de navigaţie maritimă, se înfiinţează în 1914 Prima Societate Naţională de Navigaţie „România", cu un capital de 20 milioane lei, care achiziţionează 4 cargobote de câte 6500 tone şi comandă alte şase în Anglia şi Franţa. Din cele 4 cargobote date în construcţie în Anglia, nu s'a putut căpăta din cauza războiului decât unul singur „Bistriţa", scufundat în Octombrie 1916 de un submarin german, pe când transporta muniţiuni la Arhangelsk.

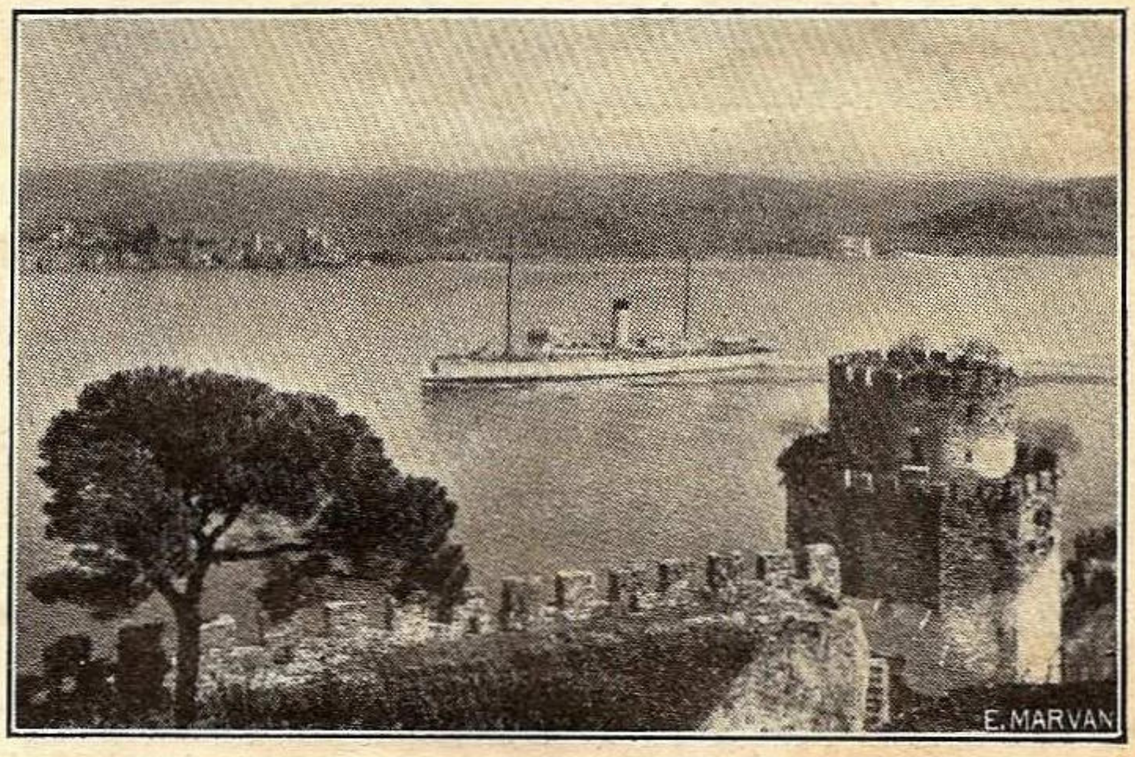
După război se constituesc încă 2 societăţi de navigaţie: „Maritima" Brăila şi „Lloydul Maritim Român", cari nu au însă lungă viaţă.

Statul nu a dat absolut nici o atenţie şi nici o încurajare navigaţiei maritime particulare; chiar Serviciul maritim nu s'a bucurat de vre-o deosebită solicitudine din partea lui.

Vapoarele „Dacia", „Impăratul Traian", „Carpaţi", „Bucegi", s'au plătit din împrumuturile făcute de S. M. R. la Cassa de Depuneri şi Consemnaţiuni, în baza legei fondului de asigurare din 1898, modificată în 1902, 1905 şi 1906. In baza acestei legi Cassa de Depuneri avansa Ministerului Lucrărilor Publice suma necesară pentru construcţia sau cumpărarea de vase, cât şi pentru înlocuirea sau reparaţia celor aflate în seriviciu, până la cifra maximă de 4.500.000 lei. Sumele astfel avansate se restituiau Cassei de Depuneri cu o dobândă de 5%.

Putem spune că adevărata lege care a asigurat desvoltarea Serviciului Maritim Român, a fost *legea fondului de asigurare*, căci creditele acordate în 1895 şi 1896, prin cari s'a pus temelia serviciului de navigaţie maritimă, nu au fost urmate regulat de alte credite cu cari să se reînoiască flota serviciului de Stat. Chestiunea principală, aceia a asigurărei continuităţei serviciului prin construcţii la timp de vapoare noui, nu a preocupat însă niciodată pe cei în drept, cu toate memoriile ce se întocmeau de direcţiunea acestui serviciu.

Pe când toate armamentele maritime străine construiau cargobote de 6, 7 şi chiar 7.500 tone, cu cari luau parte la traficul din Dunăre, S. M. R. se străduia tot cu aceleaşi 5 cargobote vechi de câte 3000 tone, să ţină linia Brăila-Rotterdam. Abia în 1913 îi s'a permis să împrumute de la Cassa de Depuneri, în baza legei fondului de



Pachebotul „România" al Serviciului Maritim Român.

asigurare, suma necesară pentru cumpărarea celor două cargobote mari de care am amintit, prin cari rezultatul financiar al exploatărei s'a ameliorat puţin. Dar chiar cu aceste două cargobote, S. M. R. nu lua decât 3% din traficul Dunărei, pe când numai partea luată de vasele greceşti se ridica la 30%.

Statul a cerut de la navigaţia maritimă particulară numai impozite şi sacrificii, chiar după război, fără a-i acorda cel mai mic avantagiu. Despăgubirea primită de la societatea de asigurare de către societatea de navigaţie „România" pentru vaporul „Bistriţa" scufundat în timpul războiului, a fost de 100.000 lire sterline, adică jumătate din costul vaporului „Prahova", construit în 1922 pentru înlocuirea celui perdut. Deşi autorităţile competinte au recunoscut societăţei „România" dreptul la o despăgubire de 10 milioane lei — cursul lirei sterline fiind atunci de 100 lei — până astăzi societatea nu a primit însă nici cel mai mic avans. Astăzi cursul lirei e de 816 lei, şi suma de 10 milioane se reduce la 12.250 lire sterline, pe când costul unui vapor de 6000 tone d. w. acţionat prin mo-

toare Diesel, e de 90.000 sterline.

Cu asemenea procedee navigaţiunea maritimă românească piere încet, încet. An de an vapoarele sub pavilion român se învechesc şi se macină de intemperii şi mare, fără a mai vorbi de accidente. Vapoarele sub pavilion român „Oltenia", „Muntenia", „Turnu-Severin" şi „Impăratul Traian" au dispărut în câţiva ani ; iar cele rămase duc greu povara reparaţiilor care creşte pe fiecare an.

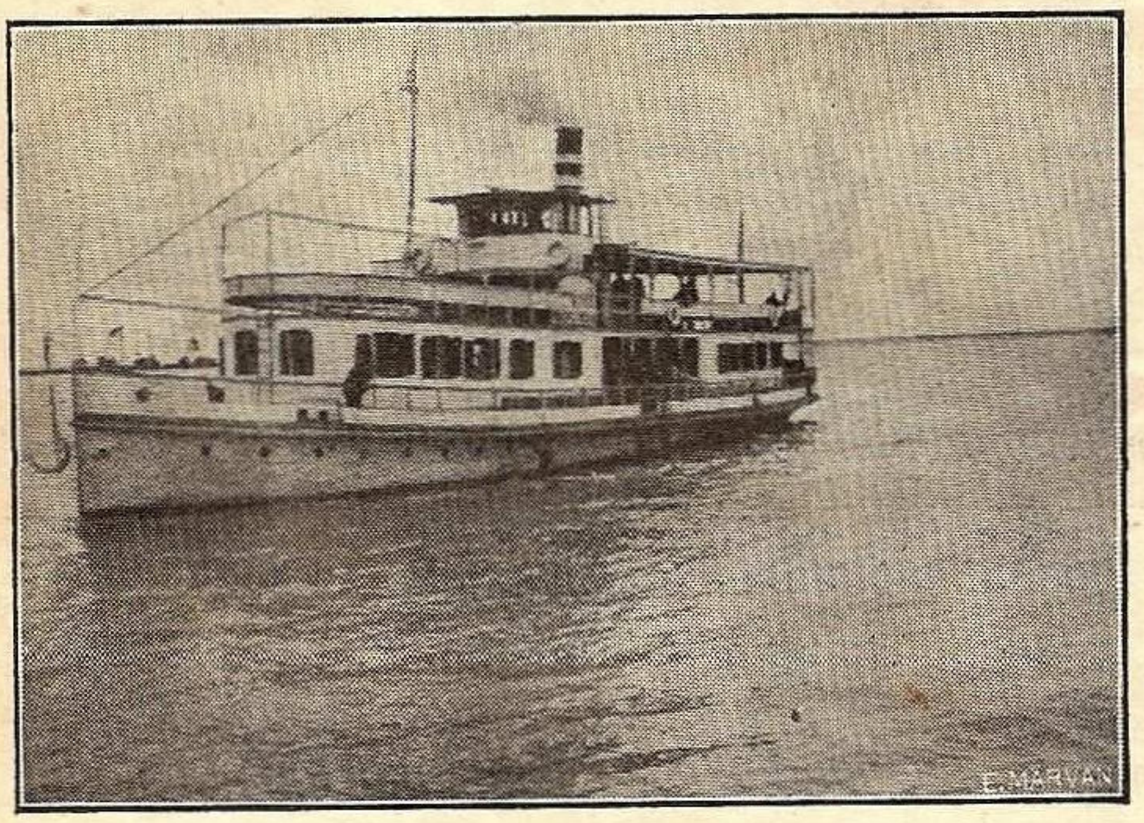
Statul ar trebui să renunţe complect la exploatarea cargobotelor sale, fiindcă prin natura ei această exploatare e prea complexă pentru a putea fi efectuată de stat în mod eficace. In a doua linie statul trebue să-şi modernizeze serviciul de călători Constanţa-Orient, sau să renunţe şi la acest serviciu subvenţionând o societate care s'ar obliga să-l facă.

Prin legea pentru organizarea şi administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor şi avuţiilor publice, din 15 Martie 1929, s'a prevăzut toate posibilităţile teoretice de exploatare a întreprinderilor publice. In practică s'a recurs la regia publică autonomă, deficitele fiind acoperite de stat conform art. 37 din lege. Dar întreprinderile, fie maritime, fie de uscat, cer capital pentru reînoire, şi tocmai acesta e punctul principal pe care nu l'a putut rezolva regia autonomă până acum.

Comandor CEZAR BOERESCU
Directorul Primei Soc. Naţionale de Navigaţie
„România"

Navigaţia Dunăreană

Trebue să plecăm de la constatarea că: de navigabilitatea Dunării depinde putinţa valorificărei tuturor produselor ţărei noastre. Progresul ţărei e deci strict legat de progresul porturilor şi a căilor navigabile.



Vapor de pasageri pe Dunăre.

Două feluri de obstacole — naturale şi politice — au împedecat desvoltarea navigaţiei dunărene.

Pentru a înlătura obstacolele naturale se cer : bani, pricepere şi stăruinţă.

Lucrările hidro-technice făcute la gura Sulinei, la Porţile de Fier şi pe întregul canal navigabil al Dunărei românesti, dovedesc victoria omului în luptă cu natura.

Pentru a înlătura obstacolele politice s'a dovedit a fi cu mult mai greu.

După ce Puterea Ootomană a închis Dunărea tuturor pavilioanelor, şi câteva veacuri acest fluviu n'a rămas de cât un *Rîu Impărătesc,* a început o luptă de supremaţie pe Dunărea între Austria şi Rusia.

Ciocnirile, ca şi înţelegerile, celor mari se făceau pe deasupra capetelor celor mici, şi navigaţia dunăreană era fatal în suferinţă.

A trebuit să vie războiul mondial, care să sgudue omenirea din temelii, să schimbe configuraţia hărţei europene, ca să înlăture o parte din obstacolele care împedicau solutionarea problemei dunărene.

Prăbuşirea celor două mari Puteri riverane la Dunăre a înlesnit prin tratatele de pace stabilirea *Statutului, zis, definitiv al Dunărei.*

Nu se poate nega folosul care s'a realizat prin aceste noui aranjamente.

Inainte de războiu erau vreo şapte regimuri fluviale, acum sunt numai două :

1) Comisia Internaţională a Dunărei (C. I. D) cu sediul la Viena, pentru Dunărea de sus.

2) Comisia Europeană a Dunărei (C. E. D.) cu sediul la Galaţi, pentru Dunărea de jos.

E drept că am ieşit din starea haotică a Dunărei, dar suntem încă departe de un regim definitiv şi unic.

Noul Statut al Dunărei chiar prin Art. 1, proclamă :

„Navigaţia pe Dunăre este liberă şi deschisă tuturor „pavilioanelor în condiţiuni de complectă egalitate pe tot „cursul navigabil al fluviului, în aşa fel încât nicio deose- „bire să nu fie făcută în dauna supuşilor, bunurilor şi „pavilionului unei puteri oarecare, între aceştia şi supuşii, „bunurile şi pavilionul statelor riverane însuşi, sau ai „statului al cărui supuşi, bunuri şi pavilion se va bucura „de tratamentul cel mai favorabil".

In acest mod, vechile obstacole dispar, iar navigaţiunea pe Dunăre se bucură acum de o mai largă libertate.

Cu toate acestea, din noua concepţiune a libertăţii navigaţiunii pe Dunăre, poate încă isvorî unele conflicte, întrucât în compunerea Comisiunii Europene ca şi a Comisiunii Internaţionale însărcinate a asigura această li-

bertate, sunt reprezentate naţiuni mari neriverane, a căror interese nu concordă totdeauna cu ale riveranilor, care au încă de apărat şi anume drepturi ale suveranităţii lor.

Astfel Anglia şi Franţa, neriverane, apar imediat după răsboiu interesate în navigaţiunea pe Dunăre. Englezii în 1920, înfiinţează un Sindicat, „Danube Navigation Company" cu un capital de 1.200.000 lire sterline cumpărând dela statul austriac toate acţiunile Societăţilor „Bayerischer Lloyd" şi „Sud -deutsche", iar în Societatea austriacă D. D. S. G. interesându-se cu 30% din capitalul ei.

In ce priveşte pe Franţa, ea îşi constitue după răsboi o Societate de Navigaţiune numită „Société Nationale du Danube" S. N. D., alcătuită din parcul foarte numeros de vase (şlepuri şi remorchere) capturate dela Germani, Austriaci şi Unguri, de către armata franceză când, după ofensiva trupelor aliate de la Salonic, ajung la Dunăre.

In anii 1924 se ţine la Budapesta, din iniţiativa acţionarilor englezi de la *„Danube navigation Company"*, o conferinţă a tuturor Societăţilor de navigaţiune dunărene (mai puţin cele române), cu care ocaziune s'a creat un cartel pentru centrul Europei, care decide sporirea uniformă a tarifului transporturilor, călătorilor şi mărfurilor. Acum vr'o doi ani această convenţiune este din nou ratificată, baza tarifară este menţinută neschimbată ; dar adoptând-o numai în unele relaţiuni de transport, în conformitate cu împrejurările de concurenţă. Cu această convenţie se extinde uniunea de conlucrare şi asupra laturilor comerciale şi administrative, în scopul de a realiza cea mai mare economie, prin verificarea lucrărilor raţionalisându-le cât mai posibil într'un serviciu comun. Independenţa pavilioanelor naţionale ale Societăţilor de navigaţiune participante rămâne neatinsă.

Societăţile ce fac parte acum din această uniune sunt următoarele :

a) Prima Societate de navigaţiune cu vapoare pe Dunăre (D. D. S. G.);

b) Societatea Anonimă Regală Ungară de navigaţiune fluvială şi maritimă (M. F. T. R.) ;

c) Societatea de navigaţiune Bayerischer Lloyd (B. I.);

d) Societatea Cehoslovacă de Navigaţie pe Dunăre (C. S. D. P.);

e) Societatea Sârbă de Navigaţiune (S. P. D.);

f) Societatea Sudgermană de Navigaţiune cu vapoare pe Dunăre (S. D. G.);

g) Societatea Continentala de navigaţiune cu motoare din Amsterdam (C. M. S. G.) ;

h) Societatea Naţionala de Navigaţiune pe Dunăre (Franceză) din Brăila (S. N. D.).

Uuşor se poate deduce cât de izolate rămân întreprinderile româneşti de navigaţiune şi cu ce puternică concurenţă au de luptat.

E natural ca din amestecul acesta al neriveranilor în chestiunile Dunării, poate să dea naştere unor neînţelegeri în viitor. Aceste neînţelegeri se pot întrezări după acum că se vor produce, atunci când statele neriverane, ce nu sunt obligate la niciun sacrificiu material, vor avea pretenţiunea să ceară lucrări technice, întreţineri şi ameliorarea navigaţiunii, cari să se facă de către riveran, cheltueli ce vor depăşi posibilităţile lor financiare.

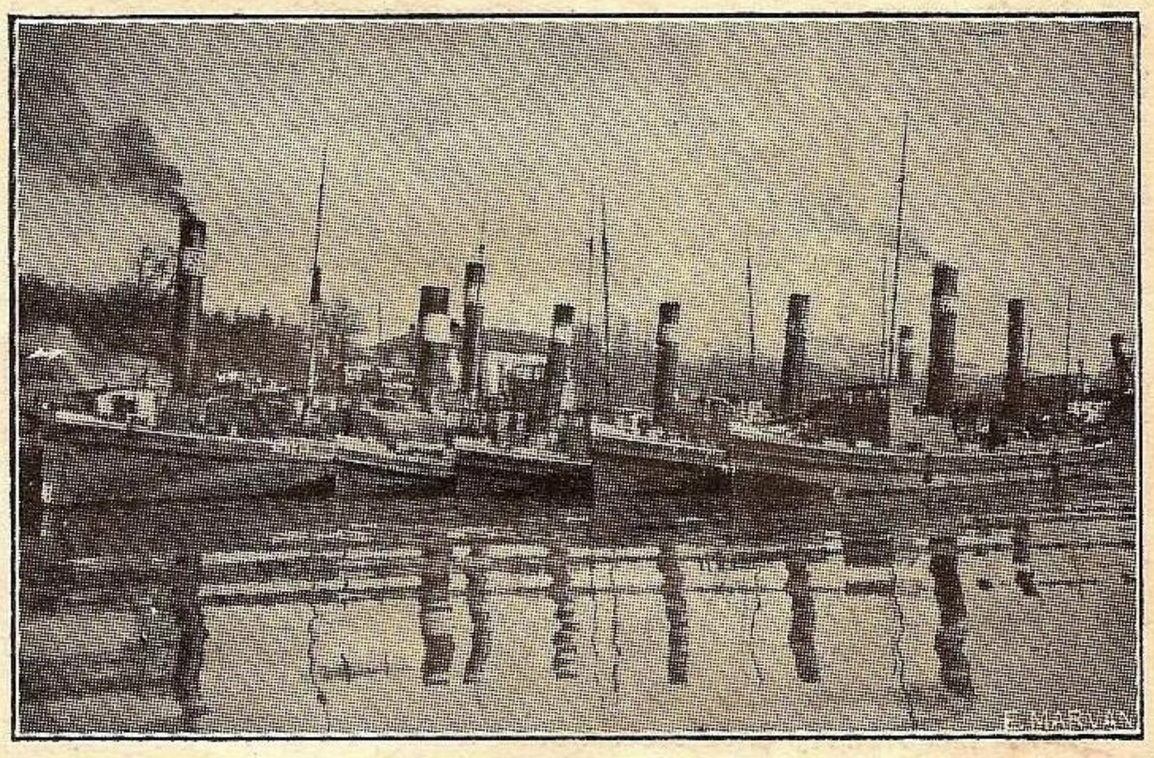
In afară de punctul senzbil, chestiunea prelungirei juridicţiunei C. E. D. pe distanţa Galaţi-Brăila, sunt încă o serie de chestiuni cari înăbuşă desvoltarea navigaţiei româneşti pe Dunăre.

Majoritatea vaselor din Dunărea românească nu pot urca fluviul prin Porţile de Fier, pe când toate vasele din Dunărea de sus pot coborî fluviul în porturile noastre.

După războiu o mare parte din cerealele noastre, în loc de a lua drumul mării, iau calea fluvială spre centrul Europei.

Şi această îndrumare va lua proporţii cu mult mai mari atunci când lucrările *canalului Rin-Dunărea* vor fi terminate.

Puternicul *Cartel* al societăţilor de navigaţie din susul Dunărei tinde să acapareze traficul fluvial făcând înlesniri multiple încărcătorilor — avansuri asupra mărfurilor încărcate, asigurări avantajoase, tarife reduse; prin vasele moderne cu motor s'au redus cheltuelele de exploatare.



Remorchiere de Dunăre.

Dreptul de *cabotaj* între porturile noastre, rezervat pavilionului naţional, nu ni s'a putut respecta din cauza stăruitoarelor intervenţii diplomatice.

Această *chestie a Dunărei,* în care se întretae atâtea interese, este aşa de complicată în cât îşi fac o ilusie acei care cred că au soluţionat-o prin textul unui Statut — chiar dacă se spune că-i *definitiv.*

Cu drept cuvânt, noi Românii, trebue să ne întrebăm cum am putea ţine pasul în această formidabilă concurenţă dunăreană ?

Ce-i de făcut ?

In numerile viitoare vom arăta îndrumările ce credem că Statul ar trebui să le ia pentru asigurarea vieţei întreprinderilor naţionale de transporturi dunărene.

Comandor M. Theodorescu-Angelo

NAVIGAŢIA DE PLĂCERE

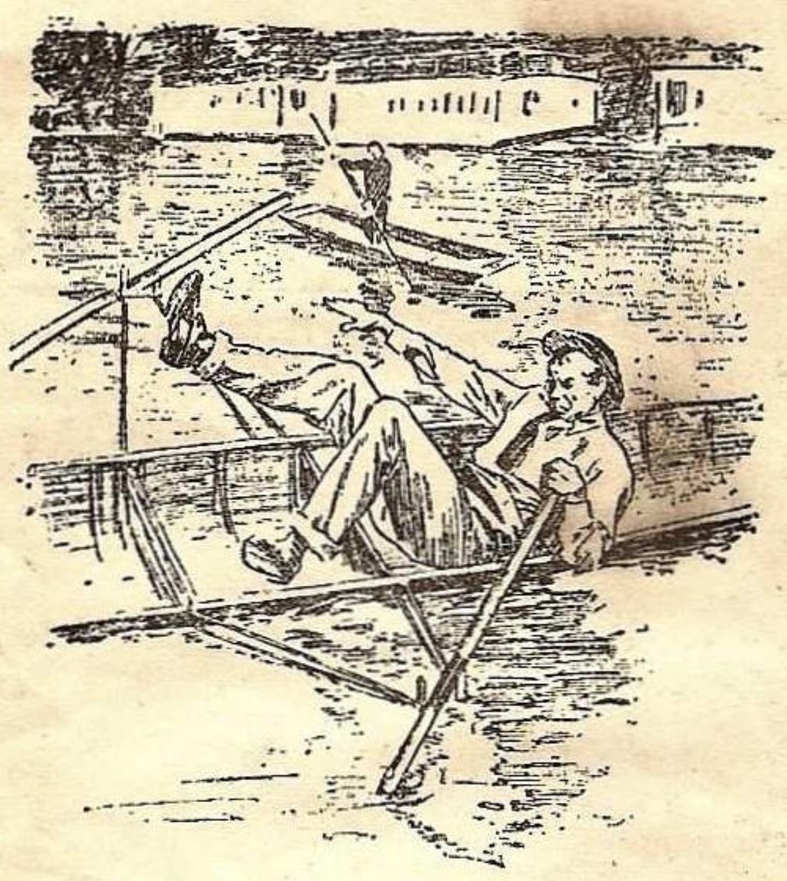
Nu avem încă.
Dar putem avea.
Şi vom avea.

Canotajul, yachting, sporturi nautice, turism de apă, sunt încă plante exotice în România ; prea puţin cunoscute chiar de profesioniştii noştri.

Lumea se înşală. Mulţi socotesc sportul nautic un joc periculos, pus alături de aviaţie, pentru a încerca nervii bogaţilor Americani. Nu face pentru noi Românii. Cum ar putea să prindă în ţara noastră eminamente agricolă ? Sportul de apă a existat şi în lumea veche. Dovezi, istoricii arată că l-au avut în antichitate Egiptenii şi Romanii.

Sub forma actuală însă datează din secolul al XVII-lea în Anglia şi Olanda.

Primul club nautic s'a înfiinţat la 1720, sub denumirea de *Royal Yacht Club of Cork* în Anglia.



Ageamiu.

Cum era firesc, ţările cu vechi tradiţii maritime au început, astăzi acest sport se află pretutindeni răspândit.

Şi nu s'a mărginit numai la mare. Nu se află lac sau rîu în Germania fără un club nautic.

Pe oglinda lacurilor elveţiene şi italiene se încrucişează în zig-zaguri sute de pânze ca un sbor capriţios de fluturi.

Şi la noi s'au făcut câteva timide începuturi. Dificultăţile întâmpinate au descurajat repede pe îndrăsneţii pionieri ai sportului nautic. Trebue să recunoaştem însă că sunt obstacole care se pun încă în calea desvoltării acestui sport la noi.

Dacă litoralul nostru, este admirabil orientat pentru cura de plaje, pentru o navigaţie de plăcere este foarte puţin ospitalier.

Priviţi harta coastei, de la limanul Nistrului până la Kaliacra nu-i nici o perdea care să oprească suflarea vântului de Nord ce vine din stepa rusească.

Navigaţia de plăcere are nevoe de cât mai multe locuri de adăpost, mici porturi de refugiu şi de mijloace de salvare la îndămână.

Prin crearea de mici porturi pescăreşti pe coastă, se va înlesni şi desvoltarea navigaţiei de plăcere.

Pescuitul, salvarea şi navigaţia de plăcere, trebue să meargă mână 'n mână. Direcţia Pescăriilor a făcut începutul cu portul *Tusla-Balcic*.

La Inspectoratul Marinei se studiază un proect de modernizarea mijloacelor de ajutor pentru navigaţia pe coasta noastră.

Un sentiment de umanitate şi o datorie de reciprocitate ne obligă să înfiinţăm şi noi posturi de salvare pe litoral, aşa cum au toate ţările civilizate. Şi numai atunci când vom avea coasta organizată se va putea desvolta navigaţia de plăcere.

Totuş trebue să ne bucure exodul publicului românesc, care creşte în fiecare an, coborând din toate unghiurile ţărei spre plajele însorite de la Budachi la Ecrène.

Acest avânt generos către orizontul mărei trebue orientat şi canalizat.

Câţi ştiu să profite din plin de frumuseţile şi binefacerile mărei ?

*

Nu-i destul să dormitezi tolănit, prăjindu-te la soare...

Plaja-i la fel mai peste tot : un vast bal costumat... halaturi de fantezie, bizare pijamale, umbreluţe multicolore...

O lume pestriţă se bălăceşte la mal într'o învălmăşeală de trupuri goale... Gălăgie asurzitoare, ţipete stridente de femei nevricoase, scîncete de copii cari nu vor să intre, sau nu vor să iasă din apă.

Seara :.. cazino, tango, ruletă, bulă... faites vos jeux messieurs !... rien ne va plus !...

Inerţia obişnuinţei, frivolitatea mondenă, teama de necunoscutul mărei, îi ţin pe toţi legaţi de pământul pe care îl simt sigur sub picioare.

Ia încearcă a te deslipi odată de uscat. Ieşi în larg. Rupe-te pentru un ceas de lume şi de minciuna ei cotidiană. Singur, în barca ta, urmează dinamica masei lichide. Intră în misterile naturei primitive... o lume nouă ţi se deschide înainte... Numai în larg simţi toată poezia şi voluptatea mărei.

Acolo dă drumul lopeţilor în voe, aruncă-ţi ochii înapoi la furnicarul omenesc rămas aşa de mic pe mal. Poţi liber respira. Ca un liberat din lanţuri sorbi aerul sărat şi pur care îţi umple pieptul. Tăcerea ce stăpâneşte în larg îţi dă o dulce senzaţie de pace. Legănat pe valuri de smarald te desfătezi în coaja ta de nucă, singur între cer şi apă.

Acolo să-ţi faci baia. In larg e apa clară. Să vede până la fund. Ţi-i frică ? Nu ştii să înoţi ? Pune centura de salvare. Ai să te înveţi cu gândul că-i tot una să ai doi metri sau două mii de metri adâncime sub picioare.

Şi dacă marea începe a se încrunta sub biciul vântului din larg, întinde pânza şi prinde vântu 'n ea.

Nu încerca, vîslind din răsputeri, să învingi cu forţa braţelor suflarea vântului din faţă. Lasă-te în voia lui, înşală capriciile mărei. Să nu te înspăimânţi când barca ta se culcă alunecând pe-o coastă cu pânzele umflate. Invaţă să *guvernezi la val.*

Maşina umană trebue adesea încercată, ca să nu ruginească stând. Fă-i probă şi pune-o să lucreze cu toată presiunea şi forţa ei vitală, în lupte şi emoţii... ca să încerci fiorul de mândrie, orgoliu de a fi om în faţa puterilor naturei.

*

Nu există nici un sport în lume care să dea satisfacţii mai complecte ca sportul nautic. Vâslind, toţi muşchii să pun în mişcare. Elasticitate, supleţă, vigoare. Mediul fizic în care se face acest sport e cel mai pur. In larg nu există praf şi nici microbi. Plămânii sunt hrăniţi cu ozon. Sportul acesta salutar a fost popularizat în toate ţările, a intrat în programele şcolare şi în educaţia publică.

Excelenta revistă de cultură *Boabe de Grîu,* ocupându-se de turismul pe apă, constă cu mulţumire că şi la noi încep a lua fiinţă organizaţii locale de canotaj, cluburi nautice, excursii pe apă, conçursuri de înnot... marea intră cu încetul şi în sufletul naţiunei noastre.

Românii acum au descoperit *marea,* ca pe o nouă ţară.

Liga Navală Română, care trebue să cultive, să răspândească şi să întreţină vie dragostea şi interesul de apă, salută cu încredere în viitor acest tineresc avânt românesc spre orizontul mărei.

Un program de activitate s'a schiţat deja. Se va încerca a face legătura cu toate cercurile şi organizaţiile de sporturi nautice. Revista Ligei intrând în relaţii cu unele case de construcţii navale din ţară şi străinătate va da lămuriri asupra celor mai potrivite tipuri de îmbarcaţii şi condiţiile în care se pot lua.

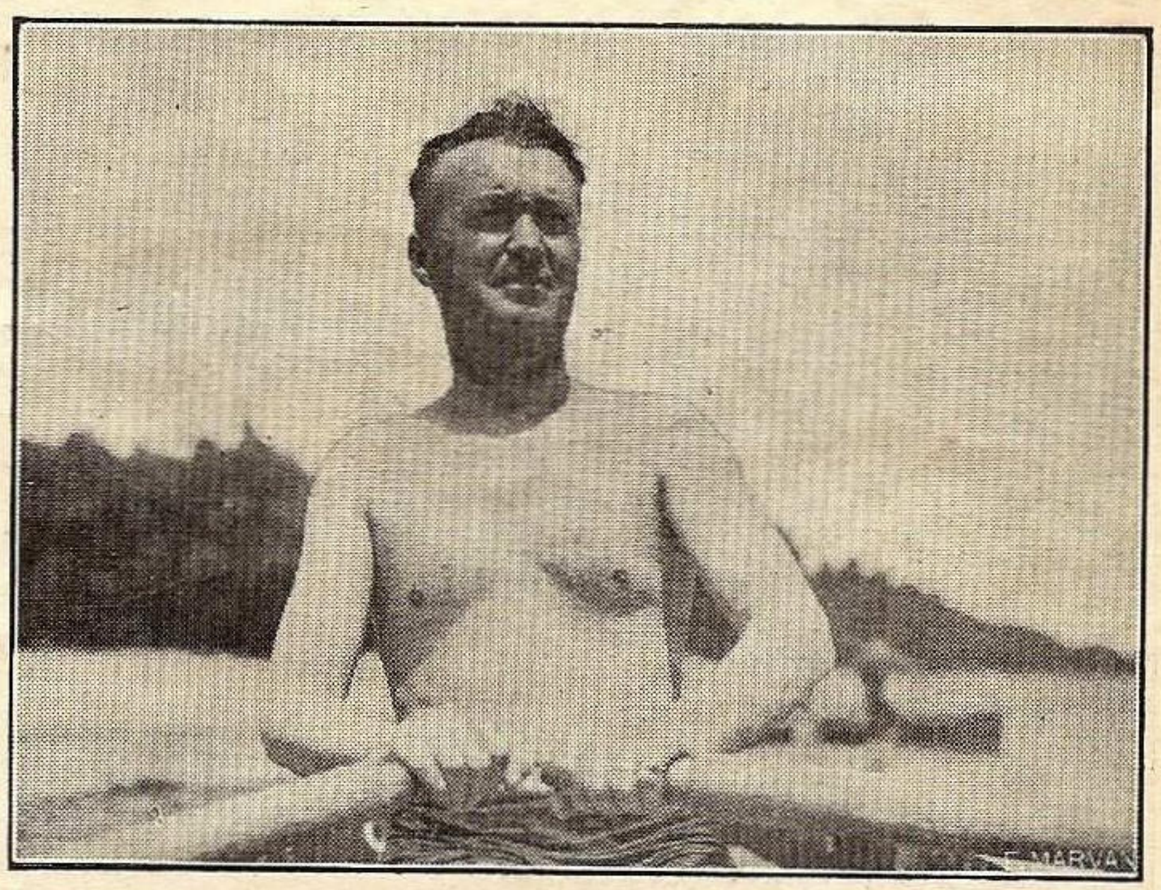
Se vor da premii de încurajare.

Se vor construi garaje pentru păstrarea bărcilor în porturile maritime, de cari membrii Ligei Navale să poată profita.

Pentru răspândirea cunoştinţelor elementare teoretice şi practice se vor preda cursuri de sporturi nautice.

In acest scop s'a început lucrarea unei *Enciclopedii Marine* de popularizare.

Un concurs cu premii s'a publicat pentru întocmirea unui *Abecedar al Marinarului ;* ca manual pentru incepătorii amatori de canotaj, servind şi pentru cercetaşii de apă.



Stăpân pe lopeţi.

Va urma călăuza navigaţiei de plăcere pe Dunăre şi pe mare.

Liga Navală Română stă la dispoziţia organizaţiilor, cluburilor nautice şi tuturor persoanelor cari iubesc marea şi sporturile nautice.

J-B.

Porturile faţă de Economia Generală a Ţărei

Inainte de războiu România exporta circa 4 vagoane de produse de ale sale pentru un vagon de marfă importată; în 1930 pentru acelaş vagon importat a exportat 12 vagoane din produsele sale (cereale, petrol, lemnărie).

Dacă mărfurile importate, din cauza valorei lor ridicate, îşi pot permite luxul să intre în ţară şi pe calea uscatului, exportul produselor noastre nu se poate face decât pe apă.

Progresul ţărei e deci strict legat de progresul porturilor sale şi a căilor navigabile.

De această axiomă a fost pătruns înainte de războiu Regele Carol I, şi graţie Inaltului Său sprijin s'a putut obţine dela toate Guvernele credite din belşug pentru buna desvoltare a porturilor, şi s'a putut crea un personal selecţionat şi de elită care să conducă Administraţia Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă.

Războiul a cauzat şi porturilor pagube importante atât prin distrugeri de instalaţii cât şi prin astuparea cu epave a şenalului navigabil al Dunărei ; deoarece însă structura vechei organizaţii a Administraţiei a fost păstrată intactă cu acelaş personal disciplinat, şi nu s'a aplicat la porturi nici unul din sistemele de reorganizare practicate la alte Administraţii ale Statului, s'a reuşit în scurt timp ca prin slabele mijloace de care s'a dispus să se readucă exploatarea porturilor la starea antebelică, *fără a putea însă face nici un progres apreciabil, întrucât toate atenţiunea guvernelor era îndreptată spre calea ferată, a cărei exploatare a revenit la normal mult mai încet.*

Dela 1919—1929, nu numai că Statul n'a făcut nici cel mai mic sacrificiu pentru porturi, dar nici nu s'a lăsat acestora libertatea să utilizeze propriile lor venituri, întrucât li s'a impus să acopere din venitul lor deficitul Serviciului Maritim, iar excedentul de venituri, care totuş mai rămânea, a fost luat de Stat.

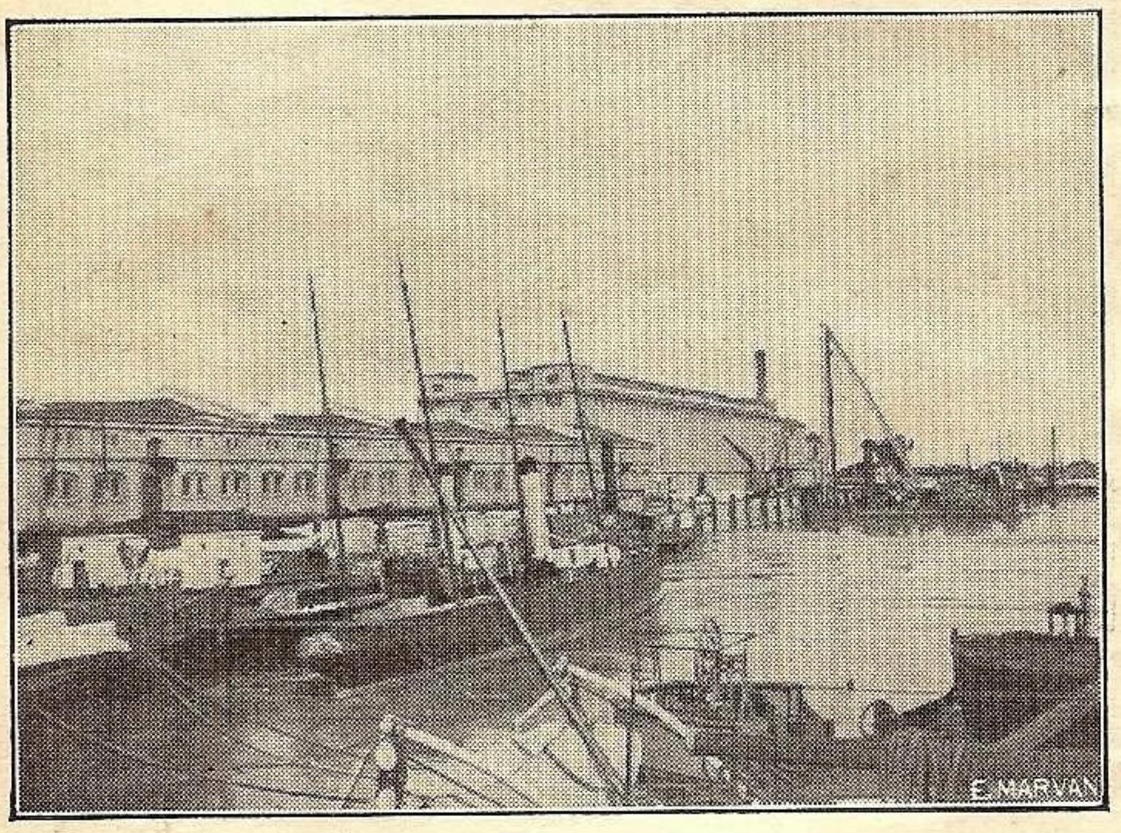
Astfel în acest interval de timp (1919—1929) din venitul de 3.217.956.791 lei produs de porturi :

2.423.836.106 lei s'au cheltuit pentru exploatare şi întreţinerea curentă.

381.083.511 lei a servit pentru acoperirea deficitelor Serv. Maritim Român.

numai 264.156.899 lei au fost întrebuinţaţi pentru lucrări de refacere şi învestiţii, iar diferenţa de

148.880.276 lei a fost luată de Stat.



Docurile portului Galaţi.

Abia în 1929, prin legea monetară, s'a pus principiul că porturile sunt indispensabile progresului economic al ţărei, şi s'a creat Regia Autonomă a Porturilor, Statul luând asupra sa deficitul Serviciului Maritim şi înscriind în bugetul Ministerului de Industrie o subvenţie de 55 milioane lei pentru acest Serviciu.

Din acea subvenţie nu s'a achitat însă decât 41.249.997 lei, sumă care a fost pe de altă parte restituită Statului de Regia P. C. A., care a vărsat Ministerului de Finanţe 50.000.000 lei.

In primul an de funcţionare autonomă, Regia P. C. A. a căutat să pună în practică un important program de lucrări pentru ameliorarea porturilor.

Prin aceste lucrări, după cum era şi natural, s'a căutat în primul rând să se înlesnească exportul principalelor noastre produse, cerealele şi petrolul.

S'a executat în 1930 şi 1931 (unele lucrări fiind în curs de execuţie), lucrări în valoare de 237.000.000 lei din care s'a achitat deja (sau avem disponibil spre achitare pentru lucrări în curs) . . . . . 240.000.000 „

rămânând să se achite restul în rate în 1932—1933.

Dintre lucrările executate, cele mai importante pentru înselnirea exportului cerealelor, sunt instalaţiile mecanice ale silozului al III-lea din portul Constanţa în valoare de . . . . . 102.000.000 „

uscătoria de porumb din acel port în valoare de . . . . . 60.000.000 „

iar pentru petrol sunt în curs de executare sporirea adâncimei intrărei portului Constanţa, pentru a permite vaselor de tonaj mare să intre în acest port, lucrare în valoare de . . . . . 25.000.000 „

şi o parte din cheul noului mol, destinat a crea un nou basin de petrol . . . 40.000.000 „

Pentru a evidenţia importanţa pe care o prezintă pentru economia naţională punerea în funcţiune a silozului al III-a dela Constanţa, e destul să se ştie că între manipulaţia prin ajutorul silozurilor şi manipulaţia fără siloz e o diferenţă de preţ de peste *2000 lei la vagonul de cereale,* diferenţe care în primul caz rămân în punga producătorului ; pe lângă aceasta silozul posedând instalaţii de curăţire a cerealelor, acestea pot fi uşor adaptate cerinţelor străinătăţei.

In ceeace priveşte uscătoria de porumb, e destul să se ştie că deşi suntem prima ţară exportatoare de porumb, eram singura care nu posedam o instalaţie de uscat porumbul, agricultorii noştri trebuind să aştepte cel puţin 6 luni pentru a-şi putea valorifica producţia lor.

Aceste lucrări sunt neapărat necesare pentru a putea face faţă exportului de petrol prin Constanţa, care s'a dublat în interval de 3 ani, ajungând la 3.500.000 tone în 1931 dela 1.700.000 tone cât era în 1928.

Din cauza acestui trafic atât de intens, bazinul special de petrol din portul Constanţa a devenit insuficient, iar pe de altă parte, din cauză că vapoarele petrolifere au în genere actualmente pescaj mare nu pot încărca decât o parte din capacitatea lor, aşa că exportul petrolului nostru este stânjenit, şi e urgentă nevoe să se construiască încă un bazin special la adâncime mare.

Toate lucrările arătate mai sus ca executate s'au plătit din excedentele anului 1930, care s'au ridicat la suma de 180.000.000 lei, iar cele în curs de executare au fost contractate în vedere că vor putea fi plătite din excedentele viitoare, reducând în vederea obţinerei acestor execedente cheltuelile de exploatare şi întreţinere la ultima extremitate.

In mod normal, atât căile ferate cât şi porturile trebuesc considerate exact pe acelaş plan de importanţă în ceeace priveşte progresul economic al ţărei noastre, lucru ce se dovedeşte în mod evident în momentele de intensificare a exportului de cereale, când între exportatori se încinge

o luptă aprigă, fiecare voind a ajunge cu mărfurile sale în porturile unde există instalații mecanice pentru manipularea și curățirea cerealelor.

E prezentă în mintea tuturor campania pe care a dus-o în ultimii ani fosta Direcțiune Generală C. F. R. pe motiv că porturile nu pot ține pasul căilor ferate în ceeace privește primirea transporturilor de cereale, campanie care nu s'a putut curma decât prin înființarea de către Guvern a unui Comisar al Cerealelor.

Dat fiind că pentru progresul economic al țărei, *desvoltarea porturilor are cel puțin aceeaș importanță ca și desvoltarea căilor ferate,* ar fi just să se acorde și porturilor solicitudinea ce li se acorda înainte de război.

De acest adevăr nu s'a ținut de loc seamă în ultimul timp, căci pe când căilor ferate s'au acordat credite extrem de importante din ultimele împrumuturi, porturilor, nu numai că nu li s'a acordat nici o centimă, dar prin bugetul rectificat pe 1931 li s'a impus să verse Statului suma de 100.000.000 lei, deși în timp de 10 ani (1919—1929) în care interval Porturile nu erau autonome, Statul n'a încasat de pe urma lor decât . . . 148.880.276 lei.

Pentru a face față obligației de a vărsa cele 100.000.000 lei impusă în 1931, Regia P. C. A. trebue să limiteze lucrările de investiții suprimând construcția noului mol dela Constanța, deci și a noului basin de petrol, deși această lucrare e absolut indispensabilă pentru exportul petrolului.

Având în vedere că lucrările de investiții, executate de Regia P. C. A. prin porturi, au de scop înlesnirea manipulației mărfurilor și eftenirea acestor manipulațiuni. Executarea acestor lucrări e în avantajul producătorilor români cari pot să obțină astfel un preț mai bun pentru produsele lor, așa că Statul recapătă aceste sume prin câștigul indirect ce se realizează dintr'o valorificare mai rapidă și la preț mai bun a produselor exportabile.

Credem că față de prețurile scăzute de acum ale produselor noastre exportabile nu trebue neglijat nici cel mai mic avantaj ce acestea l'ar putea obține prin lucrările ce se fac în porturi ; ar trebui deci examinată chestiunea nu numai din punctul de vedere al interesului momentan al Statului de a avea o încasare imediată depe urma porturilor, ci și din acela al folosului ce trage economia generală din buna utilare a porturilor, cu atât mai mult că aceste lucrări, dacă s'ar executa din împrumuturi s'ar plăti dobânzi și amortisment, așa că în definitiv Statul ar plăti sub altă formă ceeace încasează acum dela porturi.

E timpul să se dea alarma și să se atragă atențiunea tuturor factorilor cu răspundere că *progresul țărei e strict legat de progresul porturilor sale și a căilor navigabile, și că toate sacrificiile făcute de țară pentru căile ferate sunt absolut inutile dacă se neglijează porturile.*

E cu atât mai de neertat neglijarea porturilor, cu cât pentru desvoltarea lor nu se cere Statului nici un sacrificiu altul decât de a lăsa Administrației porturilor putința de a întrebuința veniturile acestora acolo unde se simte nevoe, executând lucrările mai importante în condițiuni de plată eșalonată în câțiva ani numai din veniturile porturilor, deci pe principiul *prin noi înșine,* care e cel mai sănătos și cel mai indicat în momentele actuale, când creditele din străinătate se obțin în condiții atât de oneroase.

C. Mihalopol.
Inginer Inspector General.

Din viaţa marinarilor

Biuroul Internaţional al Muncii dela Geneva se ocupă şi de marinari

De la războiu încoace mereu se vorbește de acest *Biurou Internațional al Muncei,* care este legat de *Liga Națiunilor* de la Geneva.

In câteva conferințe, *Biuroul* acesta, s'a ocupat și de munca marinarilor. Dar lumea încă nu-i dumerită de felul cum se lucrează acolo ; diferite păreri greșite încurcă și zăpăcesc mințele oamenilor.

Care-i adevărul ?

Vom lămuri pe rând toate chestiunile cari s'au discutat la Geneva, hotărârile cari s'au luat și lucrul ce rămâne de făcut pentru soarta marinarilor din toate țările.

Deocamdată însă ne mărginim a lămuri numai rostul Biuroului Internațional de Muncă de la Geneva.

Acest Biurou s'a întocmit numai după războiu, dar ideea unei asemenea organizări internaționale e cu mult mai veche.

Cu vreo sută de ani în urmă s'au găsit oameni înțelepți, cari au înțeles că nu-i destul să se ia o măsură bună de protecție a muncei numai într'un loc. Ca să nu sufere producția și să nu iasă o *concurență* nedreaptă, aceeaș măsură trebue să se ia peste tot la fel.

Prima pildă a fost *repausul duminical,* respectat în toate țările.

Câteva adunări internaționale au avut loc înainte de războiu, pentru a reglementa în toate țările munca de noapte a copiilor și femeilor în fabrici, precum și pentru regularea asigurărilor sociale muncitorești.

Tratatul de pace de la Paris, (1919) urmând după groznicul războiu care a sguduit omenirea din temelii, a întocmit așa zisa *Carte a Muncei,* organizând un Birou Internațional de muncă asociat la *Societatea Națiunilor.*

Iată cum au judecat făuritorii tratatului de pace.

„Dat fiind ca Societatea Naţiunilor urmăreşte „stabi-„lirea păcei universale, şi că o atare pace nu poate fi clă-„dită de cât pe baza dreptăţei sociale, că nedreptatea, „mizeria şi lipsurile dau naştere nemulţumirii, în cât pacea „şi armonia universală sunt puse în primejdie, că nea-„doptarea de către o naţiune oarecare a unui regim de „muncă pune piedică sforţărilor muncitorilor în propriile „lor ţări...

„„Inaltele părţi contractante, mânate de sentimente de „dreptate şi de umanitate, precum şi de dorinţa de a asi-gura o pace durabilă, au convenit să creeze o organizaţie „permanentă internaţională de muncă".

Ideea fundamentală a fost că Societatea Naţiunilor nu ar putea pune în mod real un sfârşit turburărilor de care a suferit lumea în trecut, şi nu ar putea îndepărta sămânţa luptei între popoare dacă nu aduce un leac relelor şi nedreptăţilor stărei sociale actuale.

* * *

Cum este compus şi cum lucrează acest Biurou Internaţional de Muncă ?

Consiliul de administraţie este compus din :

12 persoane reprezentând guvernele.

6 persoane alese de patroni.

6 persoane alese de lucrători.

Conferinţele internaţionale de muncă se ţin anual. Fiecare stat are dreptul şi obligaţia de a trimite : 2 delegaţi ai guvernului, 1 delegat patron şi 1 delegat lucrător. Aceşti delegaţi pot fi însoţiţi de specialişti — consilieri technici — având dreptul de a lua cuvântul şi a discuta, fără drept de vot.

Asupra diferitelor chestiuni de muncă se face un studiu, şi sub formă de chestionar se trimite din timp guvernelor spre a fi cercetate şi a-şi face observaţiile lor.

Numai după ce viu răspunsurile se întruneşte conferinţa ca să discute fiecare chestiune.

Hotărârile cari sunt transformate în *convenţii* internaţionale trebue să fie ratificate de parlamentul fiecărei ţări.

Biuroul Internaţional, cu vreo 400 de funcţionari specializaţi, adună informaţii, face studii şi anchete în toate ţările ; scoate o serie de publicaţii alcătuind un minunat material de informaţii şi documentare asupra tuturor chestiunilor sociale din lumea întreagă.

Omenirea n'a cunoscut încă o asemenea vastă organizare internaţională pentru stabilirea unei armonii sociale, pentru înlesnirea propăşirei şi garantarea societăţei contra turburărilor dinlăuntru.

In haosul lăsat de groaznicul războiu mondial, această organizare internaţională a servit să stabilească un echilibru între clasele sociale asigurând înţelegerea şi ordinea politică pe continent.

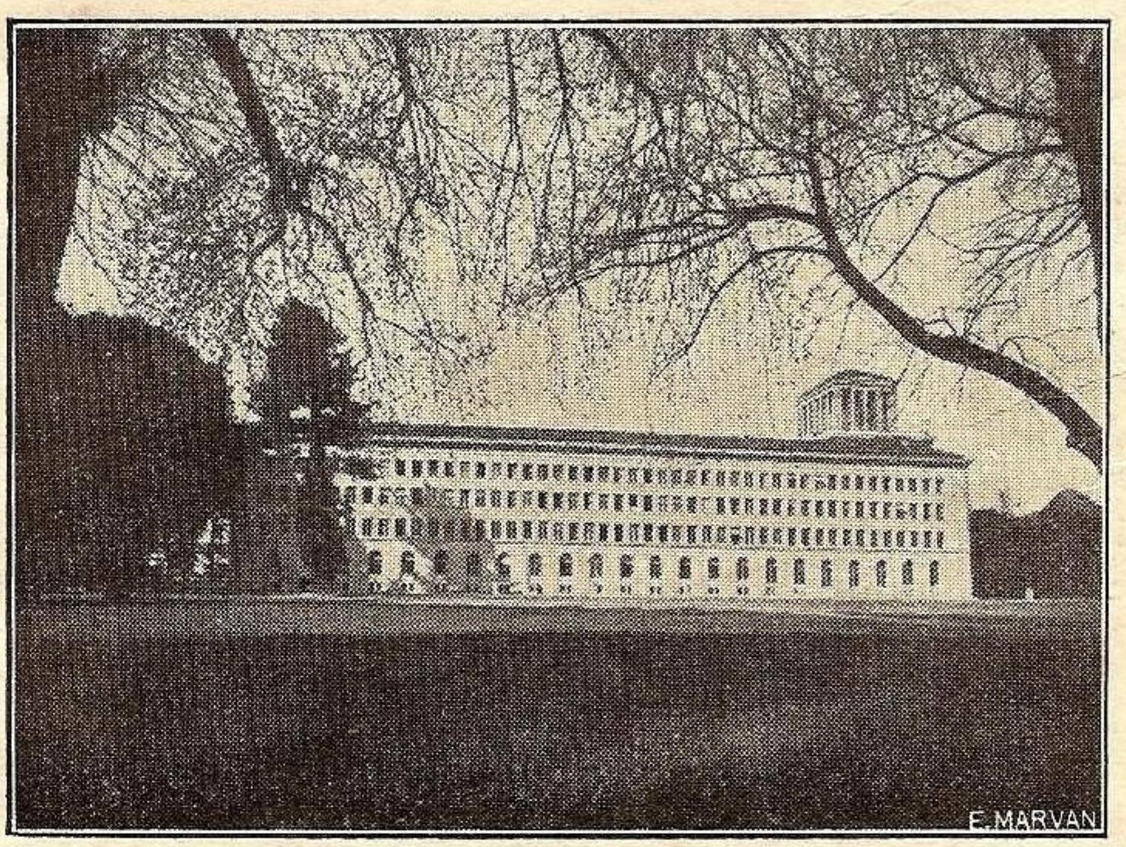
Creatorul acestui Biurou Internaţional este *Albert Thomas,* care a pus tot sufletul pentru înfăptuirea acestei măreţe opere de împăcare socială.

Neobosit, marele *maestru* conduce cu energie, şi abilitate acest uriaş mecanism internaţional.

Biroul, îmbrăţişând toate problemele muncitoreşti, a ajuns şi la *munca pe apă.*

Cum a decurs conferinţele maritime şi ce resultate au avut, vom arăta în numărul viitor.

Cabestan.



Biuroul Internaţional al Muncei din Geneva.

LITERATURĂ

LA GURA DUNĂRII [1])

...acolo unde bătrânul Danubius își pierde și apa și numele în mare.

Spre seară marea se potolise. *O briză de travers* se menținea încă îndărătnică stricând linia de front a navelor în larg.

Când apăru fluturând la catargul vasului comandant trei steguleţe colorate, semnalul aşteptat : *„libertate de manevră"*, toată lumea răsuflă uşurată.

De patru zile şi patru nopţi se învârtea escadra în jurul Insulei Şerpilor. Manevre, tir, lansări de torpile. Încordaţi, nedormiţi, ofiţerii şi echipajele cătau lung în direcţia gurilor Dunărei, spre portul salvator. Toţi aşteptau în taina deschiderea porţilor paradisului visat.

Linia de front, brusc ruptă, vasele, gâlgâind pe coşuri nori negri de fum, îşi măreau viteza întrecându-se în goană ca să atingă mai repede limanul aşteptat.

Ca de obiceiu, la urmă, în coada coloanei, venea şi nava-şcoală, bătrânul *„Mircea"* legănat domol, cu pânzele în vânt, ca o pasăre albă, uriaşă, cu aripele întinse, plutind la orizont.

La pupa, sprijinit de un enorm colac de frânghie cătrănită, noul medic al bordului, doctorul *Barbă Roşie*, marinar proaspăt, îşi potrivea binoclul aşteptând cu încăpăţânare să vadă *raza verde*. Avea ocazie să verifice palavrele lui Jules Verne, în cărţele căruia citise în copilărie despre celebra rază, ce trebue să apară în clipa când sprinceana însângerată a soarelui se îneacă în apa viorie a mării la asfinţit.

Şi pentru că făcuse proba că-i *tare de mare* şi nu suferise din prima călătorie, secundul, Căpitanul Mincu, şi ajutorul său, sublocotenentul Neagu, erau hotărâţi să-l iniţieze pe doctor în toate misterile mării şi să-l *înmarineze* transformându-l din *Homo terrestris* în *Homo navalis*.

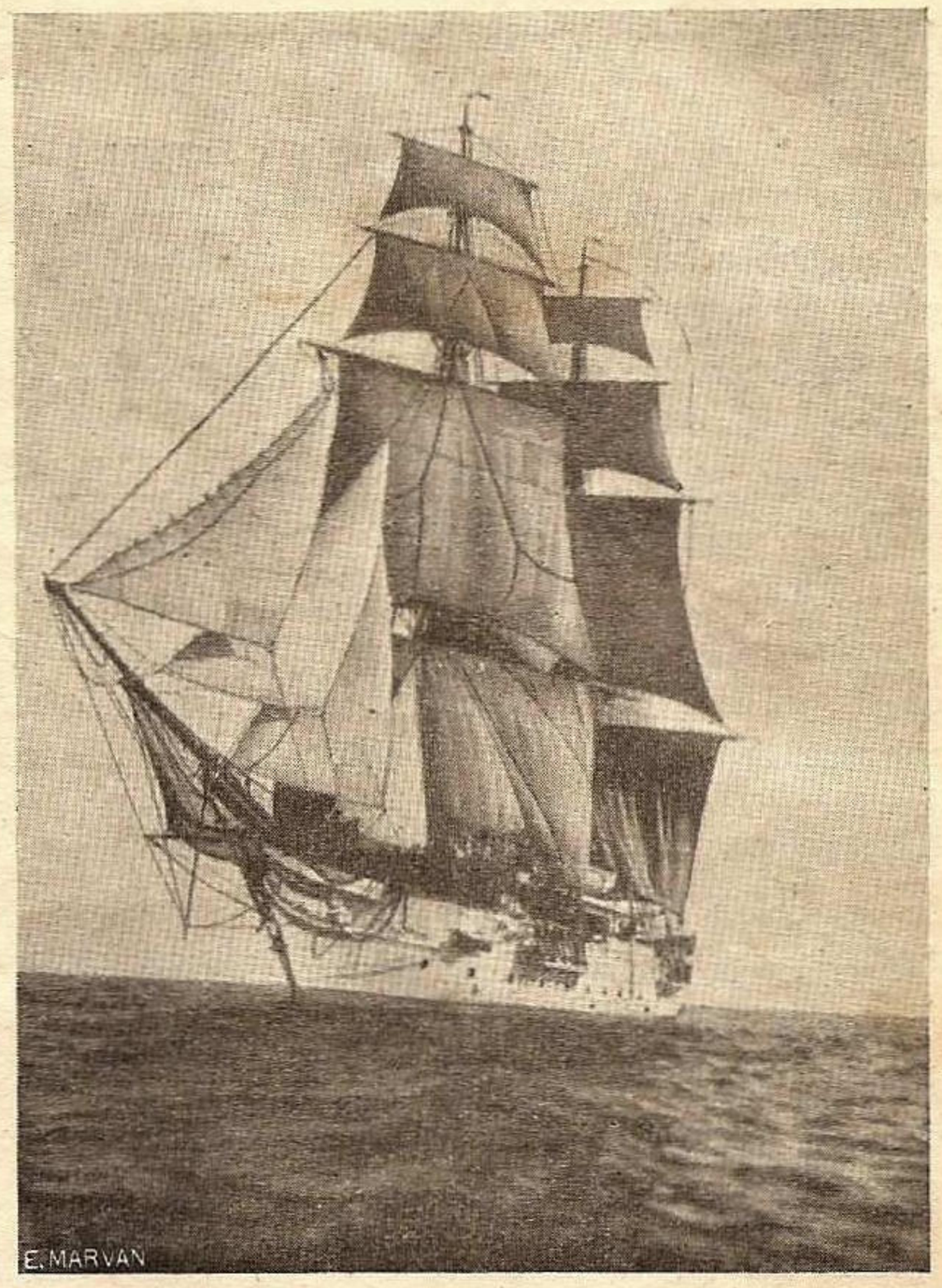
*

Secundul, ajutorul său şi doctorul formau *Trinitatea* bordului : Tatăl, Fiul şi Sf. Duh. Totdeauna nedespărţiţi, în nesfârşite discuţii. O legătură tainică unea parcă trinitatea asta în care nici vârstele nici firile nu se potriveau. Pasiunea pentru cultură şi fermitatea de caracter impunea trinitatea cu'n deosebit prestigiu în mica lume a escadrei.

Secundul, Mincu, căpitan cu vechime, era între două vârste. Părul alb şi musteaţa neagră. Privire sumbră. Om de inimă, de-o noblеţă sufletească pe cari nici unul din şefii nu i-o remarcase.

Vârsta nu-l schimbase. Păstra aceeaş structură tru-

[1]) Fragment din romanul *„Eoropolis"*. Cartea, care va apare în curând, coprinde scene din viaţa porturilor dunărene.



Mircea cu pânzele în vânt, ca o pasere uriaşă cu aripile întinse...

pească şi sufletească. Mergea cam crăcănat. Avea un pas nautic de care colegii făceau haz.

I se zicea în glumă : ultimul marinar romantic. Maestru în arta manevrei pânzelor, stârnea prin porturile orientului admiraţia corăbierilor bătrâni.

In memoriul personal, ţinut sub chee de comandant, era notat laconic : „bun marinar, slab militar. Fire irascibilă, spirit critic, cultură frumoasă ; păcat că îşi pierde prea multă vreme citind cărţi cu totul străine de carieră".

Marinar de rasă, făcuse şcoala navală de la Brest şi înconjurul lumei ca aspirant pe *Ephigenia*. Dar la examenul de comandor căzuse din cauza unei aventuri nenorocite şi a unui chef monstru sfârşit cu scandal public. Doi colegi, preparaţi de el, reuşise să pună galonul lat înaintea lui.

Sublocotenentul Neagu, ofiţerul cu cronometrele, băiat *subţire, b*runet cu ochi albaştri, avea o figură copilărească. Din şcoală colegii îi spuneau Bebe. Vorbea puţin dar citea mult. Timid şi ambiţios. Foarte senzibil, puţin expansiv şi de loc sociabil.

Fire concentrată. Imaginaţie comprimată.

Nu-şi găsise încă echilibrul vieţei. Pentru alegerea carierei se certase cu familia. Visase, după vocaţie, să fie marinar, nu ajunsese de cât militar. Ceruse îmbarcarea pe un vapor de marfă care făcea curse regulate Galaţi-Roterdam. Neagu era un fel de copil sufletesc la Secun-

dului, care-l luase sub aripa lui ocrotitoare din ziua îmbarcărei.

Doctorul era un interesant şi unic exemplar. Uscat, noduros, chel până la ceafă ; avea un ciuf rar de barbă roşie şi, sub o boltă cranieană socratică, nişte ochi de fosfor.

Sfârşise medicina când unii din colegii săi erau ajunşi profesori definitivi.

Cu prestigiul şi autoritatea studentului veteran condusese pe vremuri câteva mişcări şi greve studenţeşti cari făcuseră mare vâlvă.

Târziu, după ce a pus mâna pe diplomă, când să-şi facă stagiul militar, Ministerul de Război a găsit că-i mai prudent să-l dea la Marină decât la un corp de trupă.

In tinereţă, doctorul îşi pierduse câţiva ani în Belgia; se zicea că fusese anarhist militant. Cu ce trăise ? Ce făcuse pe-acolo ? Mister.

Acum se potolise, de şi rămăsese acelaş om de principii rigide, sectar pătimaş.

Ideile lui sociale nu intrau în cadrul nici unui partid politic. Işi creeasă o doctrină personală pe care o botezase : *umanitarism-positivist*.

Citea mai multă filosofie de cât medicină. Natură complexă. Privea lumea cu'n profund dispreţ de la o suverană altitudine. Discuta cu pasiune jonglând cu cinism cele mai îndrăsneţe paradoxe.

Şi celor care-l găseau că-i mizantrop şi înăcrit, le răspundea c'o amară melancolie : am ajuns mizantrop tocmai pentru că am iubit prea mult omenirea ; sunt sceptic tocmai pentru că am crezut prea mult în adevăr şi dreptate.

*

Un torpilor negru, ca un bivol gonit din urmă, trecu vijelios cu botul şi nările deschise adânc îngropate în apă. Şi apa spintecată se umfla în unghiu ascutit cu rigle lungi de spumă. Un nor de fum, încolăcit ca un balaur, învălui cernind câteva clipe albul aripilor lui Mircea.

— Ce infecte maşini, pufni desgustat secundul. In locul navelor suple, cu forme graţioase, se construesc asemenea oribile maşini plutitoare.

— Dar maşina ne-a dat viteza. De la carul cu boi la automobil, de la corabie la vapor. Geniul aburului a învins geniul vântului.

Nu trebue să ne supunem legilor progresului ? Intrebă ironic sublocotenentul Neagu, urmărind pe faţa mărei coada de spumă lăsată de torpilor în larg.

—Asta nu mă împiedică să constat, răspunse secundul, că deşi technica progresează, arta nautică, cea mai veche artă, căci omul întâi a născocit barca şi pe urmă carul, scade, se pierde... adică se transformă din artă în ştiinţă. Mecanicul ia locul marinarului.

Vaporul e o uzină flotantă. Fum, cărbuni, uleiuri şi ţiţei. Meseria, caracterul, vocaţia se schimbă ; se pierde originalitatea temperamentului naval.

Numai pe-o navă cu pânzele umflate în vântul de la larg înţelegi frumuseţea şi poezia mărei.

Neagu nu se da bătut.

— E fatală aceeaş evoluţie creatoare pe apă ca şi pe uscat : Galera, Corabia, Vaporul, — Partenonul, Catedrala Gotică, Sgârie Nori.

— Staţi că vă împac eu pe amândoi, interveni doctorul Barbă Roşie.

Mă rog, până acum frontiera dintre pământ şi marea nu se putea suprima nici în gând. Iată însă că avionul, care a schimbat ritmul circulaţiei şi a scurtat distanţele, sboară la fel pe deasupra apei ca şi peste uscat. Pentru el nu există frontieră. El singur anihilează orice barieră dintre apă şi pământ, căci el utilizează *„spaţiul"* constant.

Domeniul mărei e ameninţat domnilor.

Nu se ştie cine va stăpâni marea în viitor : Marinarul sau Aviatorul ?

— E adevărat, întrerupse Neagu, dar e o chestie de timp. Marina nu e o meserie ci o vocaţie. Dacă e drept că avionul anihilează frontiera dintre uscat şi apă, nu schimbă vocaţiile distincte dintre omul naval şi omul terestru. Instinctul popoarelor maritime face ca mai curând un marinar să ajungă aviator de cât un om de uscat să ajungă marinar.

Deodată doctorul, care se chinuia să înveţe a fuma cu pipa după usul bordului, se ridică în picioare căutând nedumerit în larg. Un punct negru apărea şi dispărea în zare.

De undeva din depărtare, se auzea un muget lung, repetat la intervale regulate.

— E gemandura.. ne apropiem de gura fluviului, îi lămuri secundul.

Ai să vezi acum unul din cele mai grandioase spectacole de natutră. Observă culoarea apei. Două nuanţe bine distincte. Suntem în largul mărei, dar plutim deja în apele Dunărei. Vezi, toată suprafaţa-i albastră până la orizont, şi numai în direcţia spre care navigăm e o bandă lată cafenie, care tae oglinda mărei.

Asta-i apa dulce, mîloasă a fluviului care trece peste apa sărată şi limpede a mărei, fără să se amestece încă.

Două domenii, două puteri formidabile ale naturei se întâlnesc aci sub ochii noştrii.

Fluviul dominator, care n'a cunoscut stavili în cale, şi nici o forţă nu l-ar fi putut opri, nu-şi întrerupe cursul, continuă încă în larg, până ce-şi pierde şi apa şi numele în mare.

Aci dispare personalitatea Dunărei... după ce a înghiţit apa a 130 de rîuri, a scăldat şapte ţări şi cincizeci de oraşe, tăind în diagonal Europa.

Așa sfârșește, ca o ființă însuflețită, bătrânul Danubius pe care antichitatea îl diviniza socotindu-l fluviu sacru, fluviu rege. Rinul e romantic, Dunărea e clasică, eternă.

Doctorul, în picioare, cu capul gol în bătaia vântului, contempla mut maestatea naturei.

Un uriaș butoi de fier ancorat se sbătea mugind înfiorător între valuri.

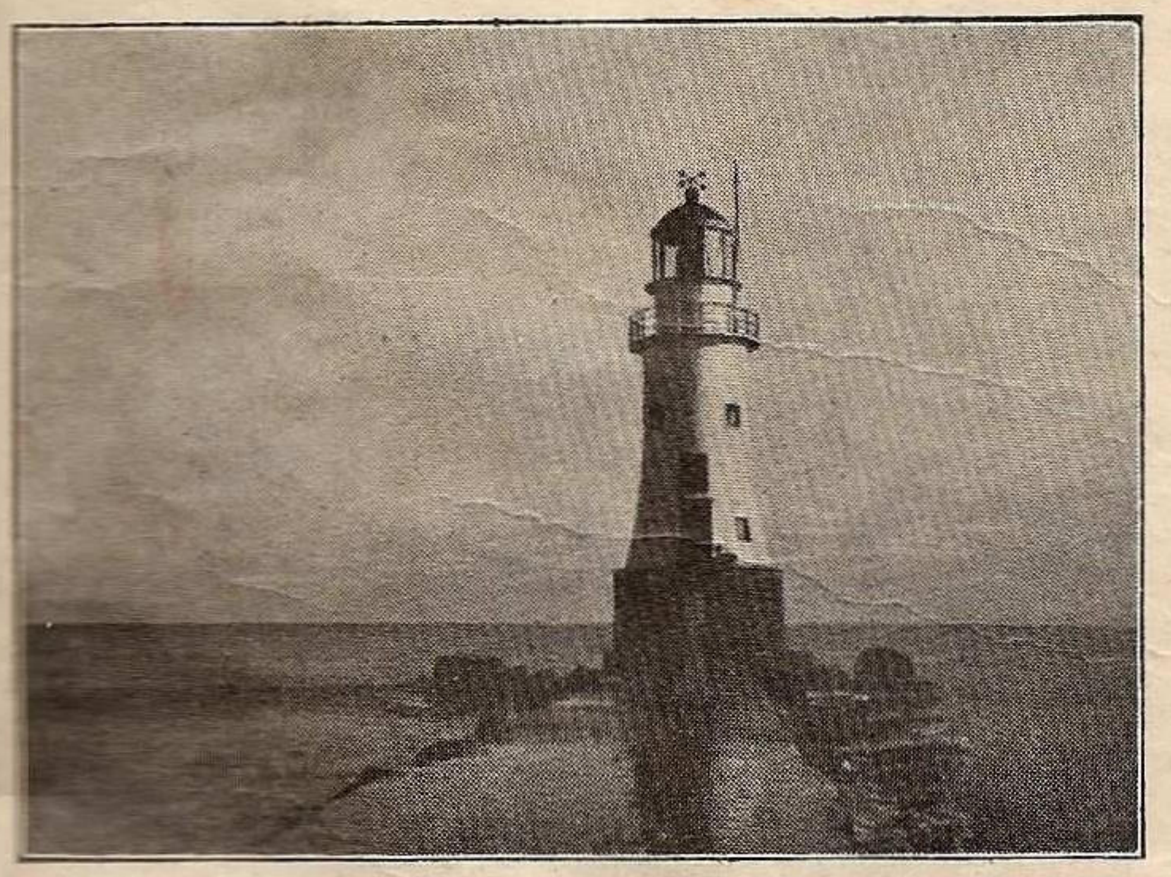
— E gemandura cu sirenă care marchează *bara*. Acolo îi limita bancului de nămol adus de apele fluviului, zise secundul arătând cu mâna spre o pată cafenie ce se întindea pe fața mărei.

In cursu-i de trei mii de kilometri, din Pădurea Neagră și până aci la Marea Neagră, Dunărea roade, mănâncă malurile albiei sale, sculptează, fasonează, modifică forma scoarței pământului pe unde trece, și în drumu-i aduce o enormă masă de nămol, care-i depusă aci pe fundul mărei.

Intreaga deltă nu-i decât pământ nou adus de apele fluviului. Unde odinioară era apă acum e pământ locuit. Și depunerile sunt în așa proporții în cât Delta înaintează în mare cu zeci de metri pe an.

— Asta înseamnă că într'o zi Delta se va uni cu Insula Șerpilor, întrerupse doctorul.

— De sigur, după câteva mii de ani. Acum, ca să tae și să mențină deschis canalul de navigație, omul trebue să lupte în permanență cu natura. Dacă nu s'ar scurma continu fundul, în câteva zile omul ar fi învins de natură.



Se vede Sulina în prova.

„*Se vede Sulina în prova!*" tună din catarge glasul marinarului de veghe.

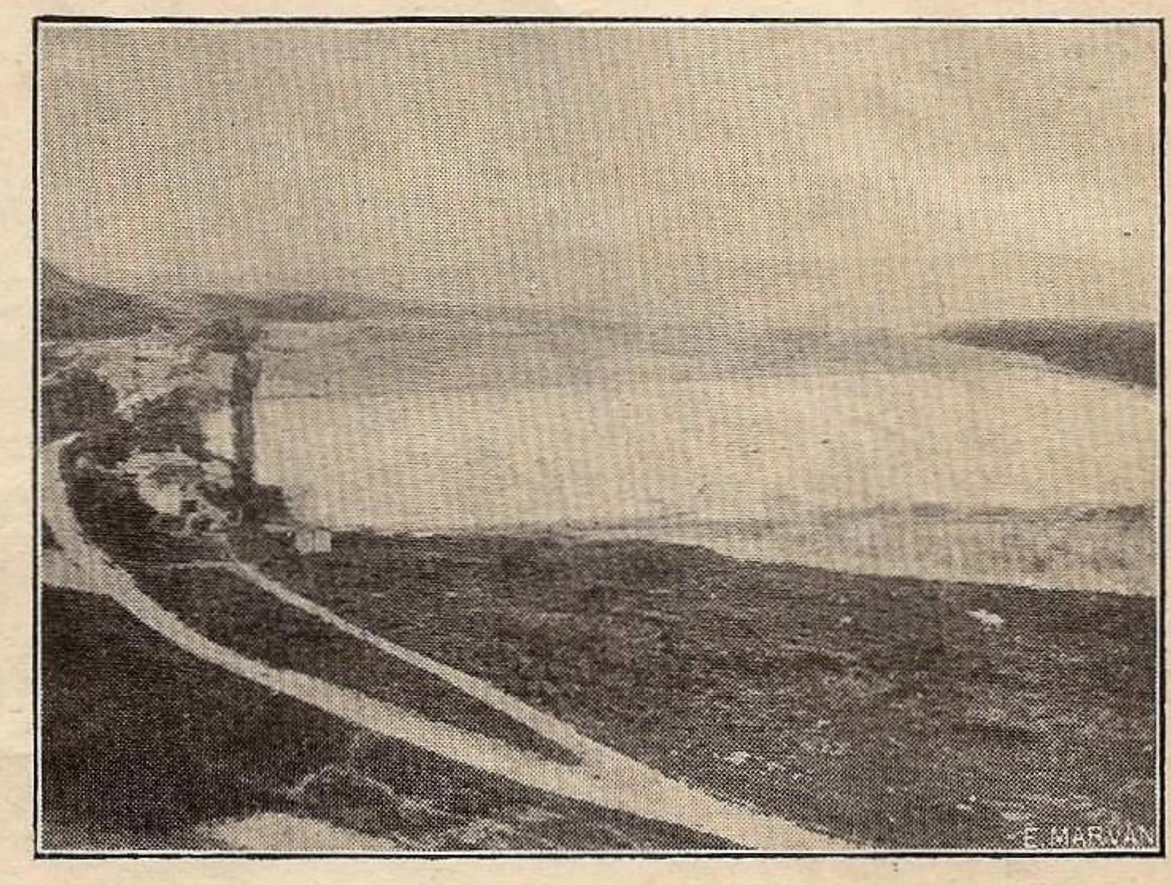
(Va urma)

Jean-Bart

Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră

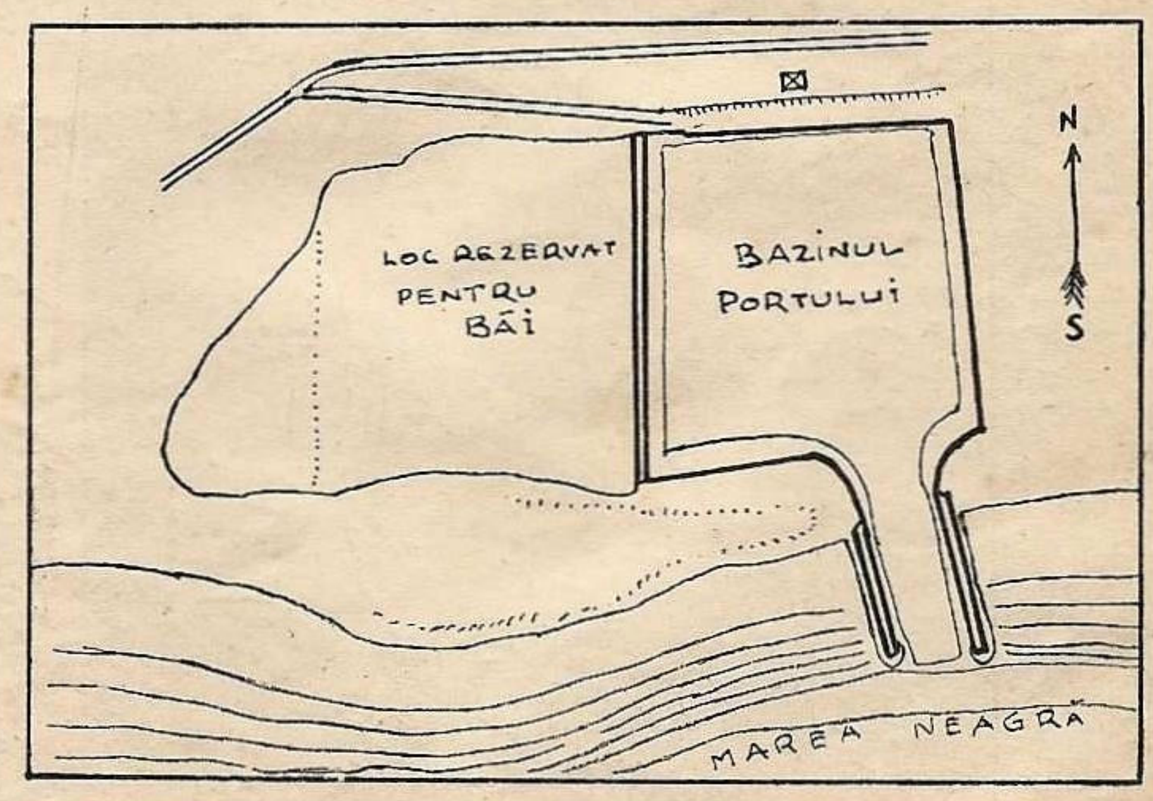
— Portul pescăresc Tusla-Balcic —

S'a zis adeseori, că dintre toate popoarele cari au acces la Marea Neagră, poporul românesc e cel mai norocos la pescuit. E adevărat. Trebue să ne întrebăm dacă e de-ajuns numai norocul. E destul ca să privim harta litoralului nostru maritim și să urmărim statisticele Direcției Pescăriilor Statului ca să vedem ce ne rămâne de făcut.



Vederea lacului Tusla.

Dela prima vedere constatăm că cea mai mare cantitate de pește se prinde în regiunea gurilor Dunării.



Noul port Tusla.

Și numai a patra parte se prinde pe coastă între Capul Midia și Ecrene.

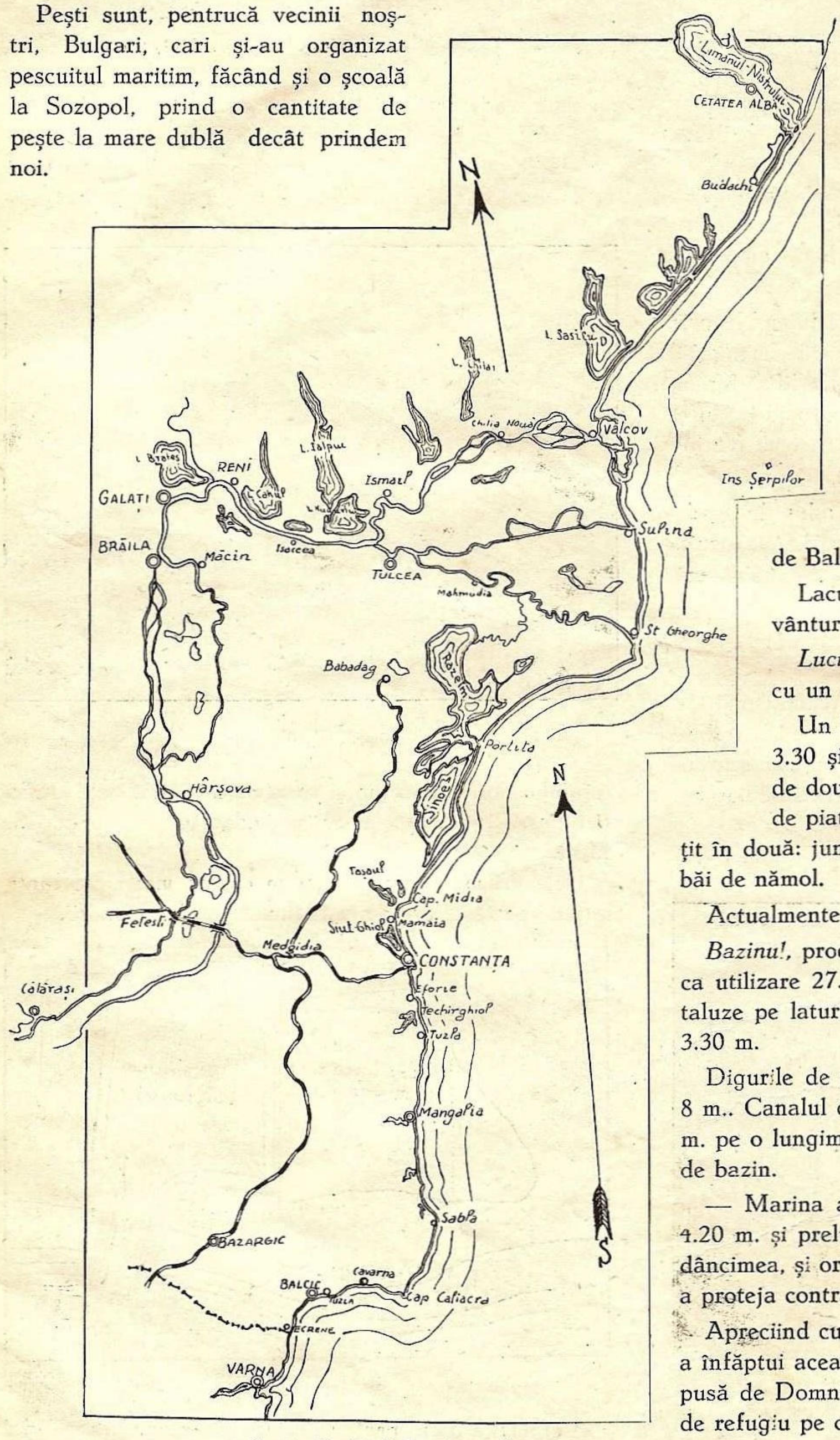
Numărul pescarilor în regiunea gurilor Dunărei este aproximativ de 1000, cu vre-o 200 bărci. Iar pe coasta dela Midia în jos numai 230 pescari cu 44 de bărci.

Cum se explică această mare diferenţă ?

Nu sunt peşti ?

Ori nu sunt pescari ?

Peşti sunt, pentrucă vecinii noştri, Bulgari, cari şi-au organizat pescuitul maritim, făcând şi o şcoală la Sozopol, prind o cantitate de peşte la mare dublă decât prindem noi.



Coasta Maritimă Românească.

Pescari nu sunt, pentru că nu sunt pe coastă adăposturi, porturi pescăreşti. Dacă natura nu ne-a favorizat cu o coastă ospitalieră şi dantelată, care să ne adăpostească de furtuni, de ce nu facem locuri de refugiu, mici porturi pescăreşti ?

Nu facem porturi pentrucă sunt prea puţini pescari.

Şi iată cum ne învârtim într'un cerc viţios.

Norocul peştilor e mai mare de cât norocul nostru.

Nu sunt pescari pe coasta noastră pentrucă nu sunt porturi de refugiu. Şi nu se fac porturi de refugiu pentru că nu sunt pescari.

Cercul viţios trebue rupt cu orice preţ.

Prima încercare e pe cale de a se realiza.

Administraţia P. A. R. I. D. (din Ministerul Domeniilor) a hotărât să încerce creearea primului port de refugiu în lacul Tusla, la distanţă de 4 kilometri de Balcic.

Lacul este înconjurat de înălţimi, la adăpostul vânturilor şi valurilor.

Lucrarea s'a început în primăvara anului 1930, cu un deviz de 9 milioane.

Un bazin de circa 4 hectare, cu adâncime de 3.30 şi legat cu marea printr'un canal, protejat de două diguri paralele, formate din arocamente de piatră, în chesoane de lemn. Lacul s'a împărţit în două: jumătate port şi jumătate rămâne lac pentru băi de nămol.

Actualmente stadiul lucrărei este :

Bazinul, proectat cu suprafaţa de 4 hectare, s'a redus ca utilizare 27.000 m. p., prin lăsarea unor banchete şi taluze pe laturi, este aproape terminat la adâncimea de 3.30 m.

Digurile de piatră sunt făcute pe o lungime de circa 8 m.. Canalul de intrare, este săpat la adâncime de 3.30 m. pe o lungime de 50 m. O porţiune de teren îl separă de bazin.

— Marina a intervenit pentru mărirea adâncimei la 4.20 m. şi prelungirea digurilor, corespunzătoare cu adâncimea, şi orientarea unui din diguri (cel de Est) spre a proteja contra valurilor, intrarea în canal.

Apreciind cu toată admiraţia hotărârea *„Paridului"* de a înfăptui această operă, nu trebue să uităm şi stăruinţa pusă de Domniţa Ileana pentru realizarea primului port de refugiu pe coasta noastră *„unde în fiecare an, în fiecare anotimp îşi găsesc mormântul atâtea nave surprinse de furia lui Neptun în cuprinsul Pontului Euxin"*.

CIORPAC

CRONICA

Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale

Să ne aruncăm ochii peste hotare... să ne folosim de experienţa altora, ori de unde ne-ar veni pilda bună şi de laudă.

Vom urmări pe rând activitatea de propagandă a Ligelor Navale din toate ţările. Incepem cu ţara vecină, scăldată de aceleaşi ape ca şi a noastră.

Şcoala de pescărie de la Sozopol.

Liga Navală Bulgară (Bolgarski Naroden Marski Sgovor) a luat fiinţă în 1920. Are sediul la Varna şi este pusă sub înaltul patronaj al *M. S. Regelui Boris al III-lea.*

Liga are o revistă de propagandă: *„Morski Sgovor"* redactată de d-nii: Sava Ivanof, profesor Arnăudov, dr. Sororev, Laula Christov.

Pe lângă revistă, membrii Ligei primesc lunar, gratuit, câte o broşură *(Morsca Biblioteca)*, cu articole de iniţiare teoretică şi de utilitate practică navală.

In fiecare an Liga răspândeşte *calendarul* ei în toate păturile sociale, o broşură cu darea de seamă şi diverse publicaţii de propagandă navală.

Revista ilustrată a Ligei poartă pe copertă frazele bine cunoscute marinarilor: *„Marea uneşte părţile cari sunt divizate". „Cine stăpâneşte pe mare, stăpâneşte şi pe uscat".*

„Viitorul nostru este pe apă".

Revista conţine pe lângă articole de marină, instructive, scrise pe înţelesul tuturor, fotografii, dări de seamă asupra forţelor navale din diferite state, evenimente, articole de istorie naţională, o bogată bibliografie şi lista cărţilor maritime apărute în diferite ţări.

Cu ocazia serbărilor de una mie ani de la primul mare Imperiu Bulgar al Ţarului Simion (927) ca şi la cencantenarul independenţii bulgare (1878), Revista a publicat articole importante de circomstanţe, precum şi o frumoasă compoziţie alegorică de D. A. Mutacov: *„O noapte de insomnie a lui Simion"*. Pe fundul mării, în zare, se vede conturul turnurilor din Bizanţiu şi pânzele navelor unei flote imaginare. Flotă care dacă ar fi existat, susţin istoricii bulgari, Ţarul Simion ar fi cucerit coroana bizantină.

Liga Navală Bulgară îşi face propaganda şi prin conferinţe congrese, expoziţii, muzeu maritim, excursii, etc.

In vara anului 1930 membrii Ligei au făcut, cu un vapor bulgar, o excursie de la Varna la Constanţa.

Liga noastră încă nu a răspuns acestei vizite ce i s'a făcut de bună vecinătate.

Liga Navală Bulgară are şi o activitate practică. Colonii maritime pentru copii, curse de înot, regate, sporturi nautice se fac la staţiile maritime dela Varna, Burgas, Mesembria.

La Sozopol are o şcoală de pescari şi o cooperativă pentru exportul peştelui. Lângă Varna are un aşezământ marinăresc pentru copii debili.

Liga Navală Bulgară, de şi foarte tânără organizaţie, se arată a fi destul de viguroasă. Este socotită ca una dintre cele mai vii societăţi din Bulgaria. Are aproape 5000 de membrii, între care 400 femei.

Activitatea acestei organizaţii navale merită toată admiraţia.

Bompres.

Salvismar (Salvarea)

S. S. M. (Salvismar).

Un indicativ predestinat să fluture într'o zi pe pavilionul bărcilor de salvare româneşti.

Un răspuns sinistrului apel S. O. S. *Saves our souls.* (Salvaţi sufletele noastre).

O datorie şi un sacrificiu!

Acesta este simbolicul nume care va trebui să personifice cândva existenţa mijloacelor de salvarea naufragiaţilor de pe coasta noastră maritimă.

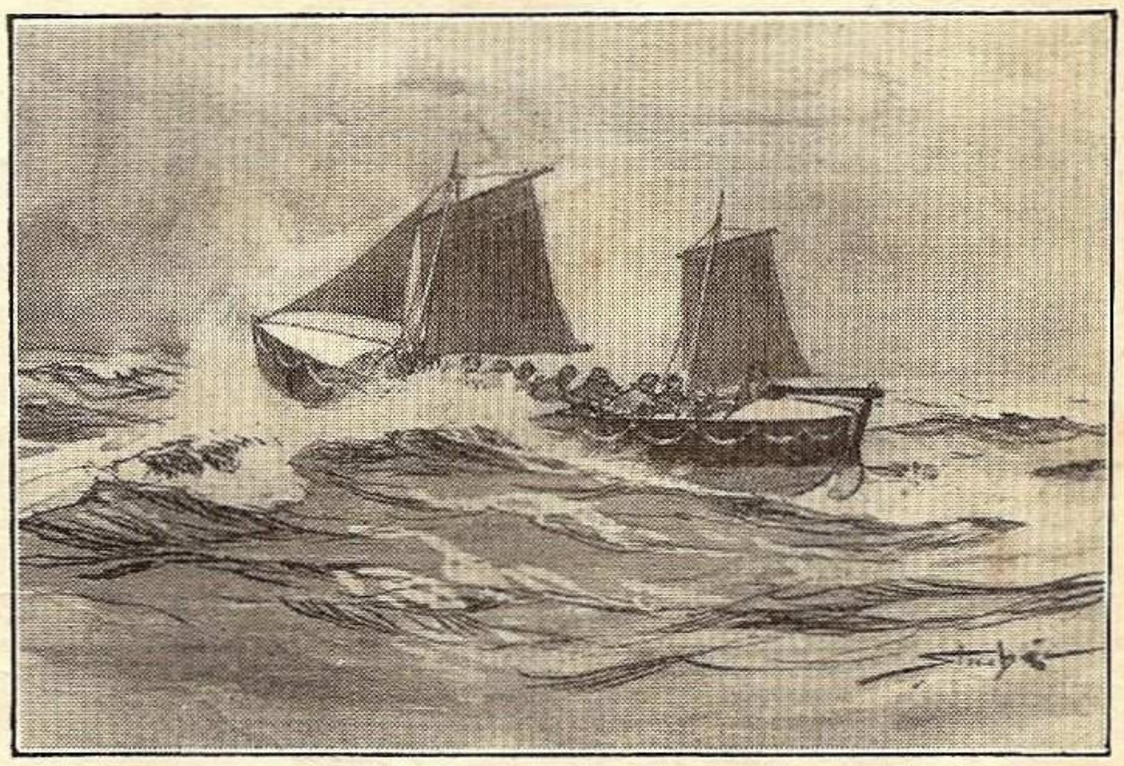
Este vorba de un deziderat, de oarece până astăzi nu există nici o organizaţie pregătită care să salveze vieţile omeneşti expuse pericolului de înec în apele noastre.

Avem 460 km. coastă maritimă: cunoaştem ceva din fauna, flora şi problemele pe cari Marea Neagră le pune economiei politice a Ţării noastre.

Ne bucurăm de avantajele şi plăcerile pe cari coasta maritimă le oferă sportului şi regenerării fizice a generaţiilor prezente şi viitoare.

Ştim că pe căile mării navele naţionale sau streine duc în largul lumei bogăţiile pământului nostru.

Nu bănuim şi nu apreciem însă îndeajuns imensa activitate care îşi frământă viaţa pe luciul apelor, şi mai ales nu socotim enormele



O barcă de salvare.

sacrificii şi riscuri pe cari lupta cu elementele naturei le recoltează anual.

Popor legat de glie, am iubit şi iubim Marea mai mult în poezia ei; rămânem însă insensibili durerilor şi chemărei valurilor sale.

Intre aceste realităţi născute din activitatea şi intima legătură a Uscatului cu Marea problema salvării naufragiaţilor devine o da-

torie de ordin umanitar-naţional, ca şi o imperioasă obligaţiune de ordin internaţional.

Se cuvinea de mult timp ca Statul să presteze atenţiunea sa concertului popoarelor civilizate, cari fac aprecieri defavorabile de câte ori se aude că în vecinătatea Constanţei, pe plajele Mamaei, Tekirghiol, Mangaliei sau pe paraginele dela Kaliacra şi Cavarna, atâtea nave în pericol de moarte trimet cu disperare sinistrele apeluri S. O. S., pentru ca dela coastă staţiunile bărcilor de salvare să se ilustreze prin tăcerea inexistenţei lor.

Chiar dacă naufragiaţii ajung vii la coastă, devin improprii serviciului ; pneumonia şi îngheţul, consecinţe a prelungirei şederei în apă, le avariază funcţiunea organelor principale într'un ritm mai accelerat de cât viteza celor mai rapide vechicule, sosite după 24 ore din porturile învecinate, transportând medicul şi agenţii sanitari.

In condiţiuni similare, se pierd sub ochii noştri numeroşi pescari, dela gurile Dunărei, Vâlcov, Zibrieni, Bugaz, Portiţa, Jorilofca.

Desprinşi de ţărmul Mării, nesupraveghiaţi, încrezători în sprintenele lor lotci, se avântă în larg, încredinţând sufletele lor destinului şi ocrotirei Poseidonului niciodată îmblânzit sau sătul.

Statistica pierderilor anuale, prin înec, la coastă sau în largul Mărei e semnificativă. Câţi oameni însă ? Cine cunoaşte jalea şi suferinţele colibelor de pescari sau caselor marinarilor văduvite prin dispariţia atâtor suflete ? Furia Mării smulge, de ani de zile, pe cei mai îndemânatici şi curagioşi fii ai Ţării, fiindcă aşa cere prada şi chemarea sa.

Este timpul ca iubitorii Mării, şi cei ce-şi împletesc activitatea pe domeniul său, să-şi dee mâna pentru ca opinia publică să înţeleagă datoria şi puterea sa de iniţiativă.

Am rămas singura ţară în Europa care nu răspundem la apelul statelor civilizate de a participa la conferinţele internaţionale cari au loc pentru organizarea salvărei naufragiaţilor.

Salvarea e o problemă de azistenţa socială, o datorie şi un sacrificiu.

Statul, căruia îi incumbă această obligaţie umanitară se sbate în dificultăţi financiare. Inerţia şi rutina biurocraţiei va face aci mai puţin sau nimic faţă de ceeace poate realiza iniţiativa particulară.

Ceeace se petrece în alte ţări trebue să ne servească de îndreptar.

Credem că această lacună va fi remediată prin concursul Ligii Navale Române, care nu este numai laboratorul unde se forjează marile probleme în legătură cu Marea şi activitatea maritimă, ci şi organul realizărilor acestor aspiraţiuni.

Vom urmări cu toată stăruinţa această importantă problemă navală românească arătând ce s'a făcut în alte ţări, ce a început să se facă la noi şi ce rămâne să se facă pentru viitor.

Ancorot

Al XV-lea Congres Internaţional de Navigaţie

Al XV-lea Congres Internaţional de navigaţie s'a deschis la 13 Septembrie 1931, în Palatul Dogilor din Veneţia, în prezenţa Majestăţii Sale Regelui Victor Emmanuel al III-lea. El constitue o puternică manifestare a Italiei, a Asociaţiei Internaţionale permanente a Congreselor de Navigaţie, şi a Membrilor acestei Asociaţiuni, cari înnumără astăzi o bună parte din inginerii şi oamenii de ştiinţă în specialitate, cât şi o sumă de navigatori, economişti, oameni politici, etc.

Ultimele două congrese au avut loc la Londra în 1923 şi la Cairo în 1926.

In general, ţările cu mari interese în domeniul navigaţiei interioare şi maritime, invită Asociaţia să ţină şedinţele Congresului într'unul din centrele lor navigabile, sugerându-i totodată punerea la ordinea de zi a unor probleme ce o privesc în deosebi.

Impozantul material prezentat Congresului de membrii Asociaţiei, privitor la *„chestiunile"* şi la *„comunicările"* ce formează ordinea de zi a Congreselor, se referă în deosebi la lucrările executate sau proectate în toate ţările, şi totodată la tendinţele noui manifestate în domeniul *hidro-technic,* în deosebi în intervalul de timp scurs dela congresul precedent.

In afară de latura pur technică a problemelor, se desbat totodată şi aspectele economice, comerciale, cât şi cele referitoare la exploatarea porturilor şi a căilor navigabile.

* * *

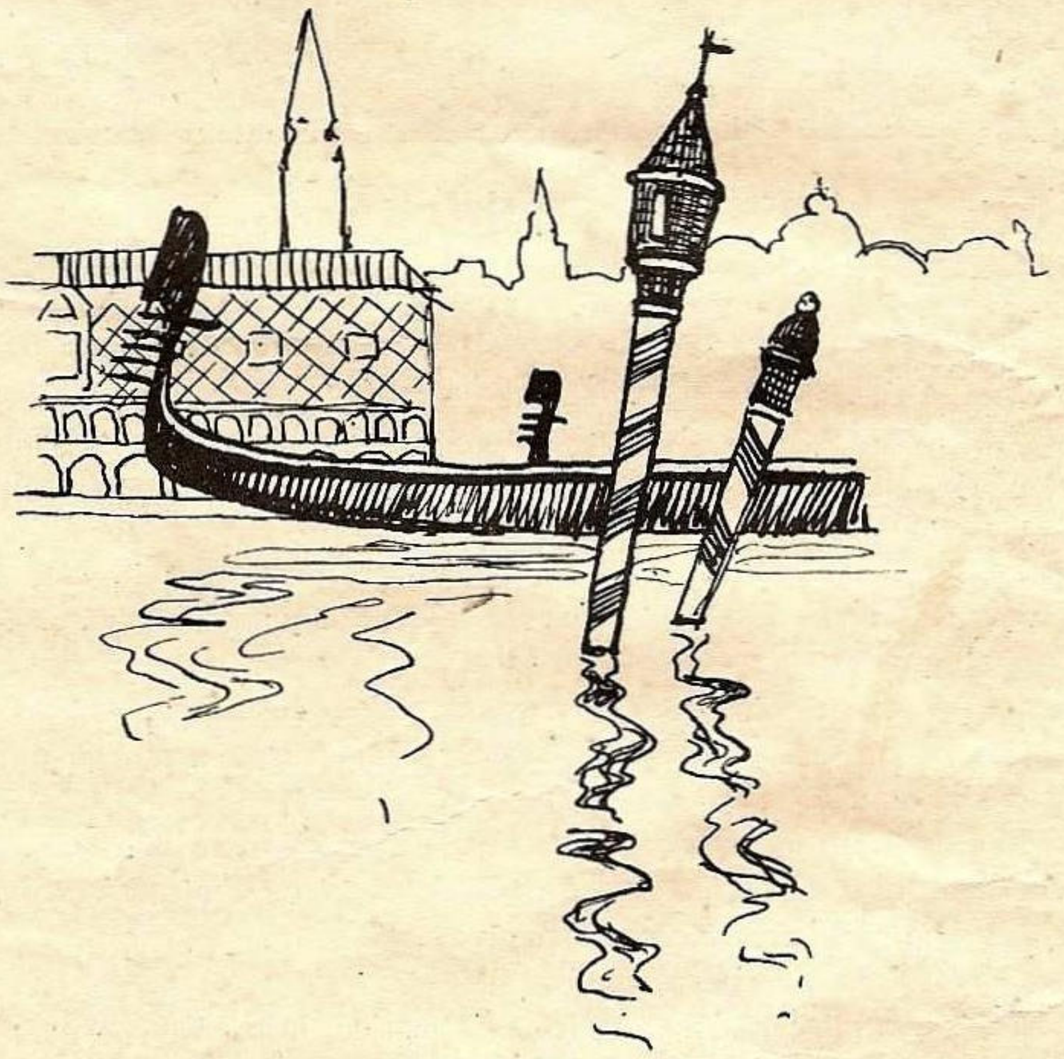
Secţiunea I-a a Congresului dela Veneţia s'a ocupat de *Navigaţia fluvială ;* chestiunile şi comunicările, puse la ordinea de zi au fost următoarele :

Chestiunea I-a ;

Scurgerea apelor pe sub fundaţii şi în jurul uvrajelor de reţinere, cât şi prin digurile longitudinale ale căilor navigabile. Supresiuni. Mijloace pentru a preveni sau reduce infiltraţiile şi pentru a combate efectele lor destructive.

Chestiunea II-a :

Lucrări de regularizare şi de canalizare a fluviilor şi a râurilor. Rezultate obţinute, în special în ceeace priveşte nouile pante şi



modificările configuraţiei verticale şi orizontale a fundului patului fluvial, şi totodată mişcările părţilor solide antrenate.

Chestiunea III-a :

Progrese realizate în decursul ultimilor ani cu privire la dispoziţiile şi exploatarea uvrajelor de navigaţie, pe canalurile şi râurile canalizate, ca şi în amenajarea accesului lor.

Comunicarea I-a :

Canale deservind în acelaş timp nevoile navigaţiei şi pe acelea ale agriculturii. Utilizarea reciprocă a canalului de navigaţie pentru irigaţii, şi a apelor de irigaţii pentru alimentarea canalelor.

Comunicarea II-a :

Porturi interioare : dispoziţii generale. Tipuri de cheu, în special în râuri cu mari variaţii de nivel. Tipuri de utilaj mecanic pentru încărcarea şi descărcarea vaselor. Apărare în contra gheţurilor. Distribuirea raţională a porturilor de iernatic pe râurile cu mare transport de gheţuri. Hangare şi antrepozite. Legătura cu calea ferată. Cheltueli de investiţie şi exploatare.

In Secţiunea a II-a a Congresului au fost desbătute problemele

de navigaţie maritimă cu următoarele chestiuni şi comunicări la ordinea de zi :

Chestiunea I-a :

Linii de drum de fier şi drumuri de fier funiculare de acces în porturi ; instalaţiuni feroviare în porturi.

Chestiunea a II-a :

Apărarea coastelor contra mării cu sau fără transport litoral, preponderent, de materiale.

Comunicarea I-a :

Administrarea porturilor de comerţ Organizarea diverselor servicii de construcţie, de întreţinere, de exploatare. Porturi libere şi zone libere în porturi ; condiţiuni de înfiinţare ; instalaţii dimensiuni şi exploatare. Rezultate obţinute.

Comunicarea II-a :

Aplicarea betonului şi a betonului armat în uvrajele ce interesează navigaţia maritimă. Conservarea acestor uvraje la mare.

* * *

Chestiunile şi comunicările expuse mai sus au fost desbătute pe baza rapoartelor prezentate de membrii Asociaţiei şi a rapoartelor de ansamblu întocmite de raportorii respectivi, în zilele de 14—19 Septembrie 1931.

In zilele de 20 şi 21 Septembrie s'au făcut excursiuni interesante pentru vizitarea diferitelor lucrări hidro-technice (ecluze, canale, baraje, porturi, lucrări de ameliorări funciare, etc.)

In ziua de 22 Septembrie, au fost supuse aprobării Congresului, concluziunile formulate de comitetele secţiilor.

In zilele de 23, 24 şi 25 Septembrie au fost rezervate vizitării portului Genova, excursiei la Roma şi apoi vizitării porturilor Neapole şi Bari.

O bogată şi interesantă colecţie de publicaţii, privitoare la lucrările executate în Italia, în curs de execuţie sau în proect, a fost distribuită membrilor participanţi.

Facilităţi pe drumul de fier şi la hoteluri au fost deasemenea făcute congresiştilor.

Guvernul italian, Municipalitatea şi Autorităţile veneţiene ca şi Partidul Naţional Fascist au oferit recepţii şi o regată alegorică pe Canale Grande, în onoarea participanţilor.

Diferite conferinţe de specialitate au fost deasemenea ţinute.

Congresiştii au constituit obiectul unor manifestaţii călduroase în toate excursiile ce au avut loc. Este neîndoelnic că activitatea uriaşă ce desvoltă regimul fascist pe toate tărâmurile, entusiasmul patriotic-încadrat de spiritul de disciplină şi de sentimente de demnitate omenească, — într'un cuvânt renaşterea Italiei „prin voinţa inflexibilă şi solidară a unui om şi a poporului întreg" — asigură marei Ţări Latine, în ciuda naturii sărace şi recalcitrante, un viitor demn de strămoşii ei, cari, ar trebui să ne amintim cu un ceas mai devreme, *au fost şi ai noştri.*

Delegaţii oficiali ai României au fost Domnii : Ministrul Plenipotenţiar C. Conţescu, Delegatul României în Comisiunea Europeană şi Internaţională a Dunării, Inginer Inspector General I. Vardala, Director General al Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă, şi Inginer-Şef T. Gâlcă, Preşedintele Consiliului de Administraţie a Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă.

Au participat deasemenea la Congres d-na Ministru C. Conţescu; d-nul Inginer Inspector General Profesor Gh. Popescu, Director General al Societăţii Naţionale de credit Industrial, cu d-ra V. Popescu ; d-nul Inginer Inspector General I. Opreanu, Directorul Serviciului Apelor din Ministerul de Lucrări Publice ; d-nul Inginer-şef L. Dumitrescu şi subsemnatul.

D. Profesor Gh. Popescu a făcut o interesantă comunicare despre *„Porturile Interioare"* etc." şi a luat cuvântul la discuţia diverselor chestiuni şi comunicări de navigaţie fluvială şi maritimă.

D-l Inginer T. Gâlcă a urmărit în deosebi şi a intervenit în chestiuni de navigaţie maritimă.

Subsemnatul a avut onoare să prezinte Congresului o comunicare privitoare la *„Proectul de canalizare a Sectorului Cataractelor şi al Porţilor de Fier".*

12. X. 931.

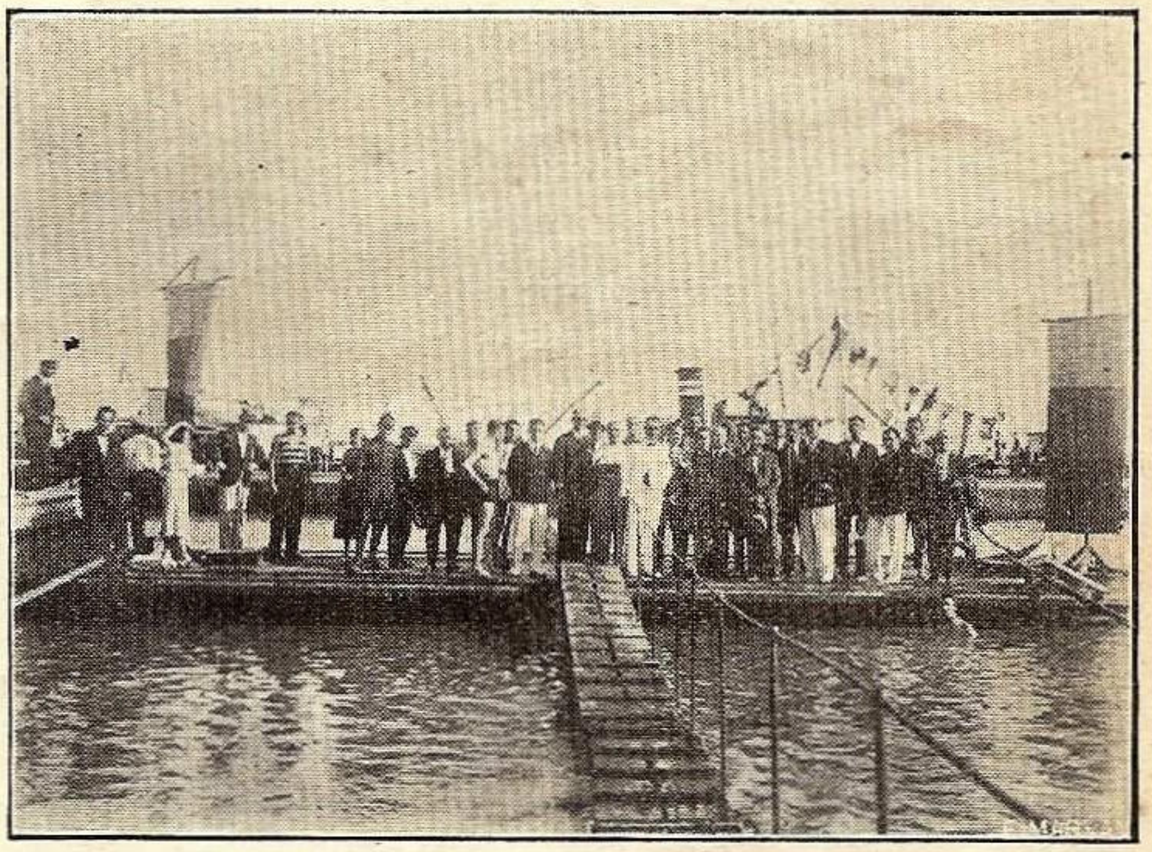
Inginer M. Gr. Vasilescu

Cum s'a înfiinţat „Clubul nautic Dunărean" din Giurgiu

Am început clubul nautic cu... zero lei, zero bani. Astăzi avem o avere frumoasă.

O conferinţă despre „România ţară de apă", ţinută de d-l Emanoil Bucuţa, care s'a alăturat din primul moment ideii, a arătat publicului ce însemnează un club nautic, şi ne-a adus primele fonduri, cu care să facem faţă împrejurărilor.

Partea cea mai grea, era constituirea unui comitet de conducere, pentrucă afară de doi-trei inşi, nimeni nu înţelegea scopul unui club nautic. Şi cu drept cuvânt, nu numai pentru Giurgiu, dar pentru



Clubul nautic din Giurgiu.

multe localităţi aşezate pe marginea Dunării, era o noutate. Era o revoluţie.

De ce pornisem la lucru ?

Eram, — mărturisesc — mereu în aşteptarea unei Ligi Navale, care să treacă la realizări practice. Vroiam o ligă vie, activă, care să se adreseze masselor, să le dea educaţia necesară iubitorilor de mare şi de marină, să lucreze cu ele şi să se folosească de forţa lor pentru scopurile-i înalte. Liga Navală nu trebue să rămână ancorată numai în apele calme ale oficialităţei.

Acelaş gând ne urmărea pe toţi, Trebue să iasă la larg. Urmărind aceeaş ţintă am pornit pe altă cale de realizare.

Am luat contactul cu publicul, printr'o serie de conferinţe de propagandă, la care n'a lipsit nici suculentul Jean Bart, şi nici spiritul vioi şi neastâmpărat care este Moş Delamare, comandorul Negulescu.

Problema Dunării şi drumului deschis spre marea largă, era pentru prima oară cunoscută în întregime de un public dornic de cultură. Nu era însă suficient. Tineretul trebuie pregătit să cunoască şi să judece problemele în legătură cu apa, trebuie să i se insufle dragostea de apă, mândria de a fi stăpânitorii celei mai mari şi mai frumoase căi de comunicaţie din Europa, cum este Dunărea, şi

voinţa de a se folosi de ea, pentru ei însă-şi sau pentru folosul Ţării întregi. Dar dragoste pentru apă nu poţi să ai decât atunci când începi a învăţa s'o stăpâneş'i.

Tineretul giurgiuvean nu ştia nici să înnoate şi nici să ţie o ramă în mână. Practica sporturilor de apă îi era, în totul necunoscută. Puţini tineri se îndeletniceau cu alte sporturi.

Ne-am gândit deci să amenajăm o plaje, cu cabine, cu garaj de bărci, să cumpărăm sau să construim bărci, să facem o şcoală de înnot şi canotaj.

Plaja de la Giurgiu.

Să găseşti un loc de plaje, pe stânga Dunării este un lucru destul de uşor. S o amenajezi este mai greu. Iţi trebuesc bani...

Mai pe datorie, mai cerând în dreapta şi în stânga, făcând membrii cu forţa şi luându-le banii cu japca, am realizat primele instalaţii.

Plaja clubului naut c, aşezată în josul portului, înconjurată de o pădure care oferă umbra ei răcoroasă atunci când soarele te-a răsbit, având în faţă priveliştea minunată a Dunării, foarte lată în acel loc, şi a malurilor bulgăreşti, este fructul unei lupte necurmate. Pe deoparte lupta cu natura care în fiecare an ne sileşte să curăţim şi să nivelăm plaja, pe de alta, lupta cu părerile înapo.ate ale unora cari nu înţeleg rolul plajelor şi a sportului nautic. Dacă, însă, cu natura ne împăcăm mai uşor, cu oamenii ne înţelegem mult mai greu.

A trebuit să învingem idei învechite, interese contrarii, nepăsarea şi răutatea omenească, toate coalizate pentru a împiedica o iniţiativă care nu aducea rău nimănui.

Au fost autorităţi, cari nu înţelegeau cum ar putea Giurgiu să devie „staţiune balneară', şi cum ar fi fost deci posibil, ca pe malul Dunării să stai îmbrăcat într'un costum de plaje.

Un consiliul de higienă oficial, era gata să declare plaja insalubră, pentrucă prin bălţile Dunării sunt ţânţari, ca şi când pe aceştia nu-i găseşti pretutindeni.

Sau găsit autorităţi cari, au cerut la un moment dat, închiderea bufetului de la plaje, pentrucă, atraşi de bufet, Bulgarii ar putea veni pe malul celălalt, şi astfel s'ar fi înfrânt legea poliţiei frontierelor.

Acum toate aceste sunt de domeniul trecutului. Publicul ne-a înţeles şi ne-a încurajat cu prezenţa lui. Tineretul care altă dată se înfunda în cafenelele oraşului pentru a juca *„o tablă"*, astăzi, de cum se face timpul bun soarbe sănătatea pe care soarele le-o dă din belşug, se antrenează la înnot, şi se avântă pe valurile Dunării, vâslind voinicește în vre-o lotcă pescărească, sau în vre-o barcă uşoară.

In primul an de activitate, o singură barcă pe care o aveam la club, stătea legată la ţărm. Nimeni nu o cerea. Acum nu avem atâtea bărci, pe câte s'ar cere, iar la concursurile din anul trecut s au putut prezenta echipe de vâslaşi omogene şi bine antrenate.

De anul acesta am început antrenarea sistematică la înnot a tineretului giurgiuvean. Echipa de înnot a clubului, la concursurile din toamna as a s'a clasat în primele rânduri, printre echipe de înnotători mult mai vechi, şi cu reputaţii bine stabilite.

Am vrea, însă, ca tot tinere ul şcolăresc să ia parte la sporturile de apă. Profesorii de educaţie fizică se mărginesc să-şi facă programul de clasă şi câte odată să patroneze câte o echipă de football. Nici unul nu îndrăgeşte Dunărea. Am construit sub supravegherea noastră, din fondurile date de Casa Şcoalelor, prin intervenţia d-lui Bucuţa, o barcă pen ru liceul din Giurgiu. Afară de mici plimbări ale profesorilor, pe Dunăre, barca n'a fost folosită la nimic. Liceul nu-şi are echipa lui de vâslaşi, şi doar pentru asta făcusem barca.

Este păcat, ca acolo unde Dunărea oferă atâtea posibilităţi, tineretul să nu se folosească de ea, şi să rămână să bată mingea pe vre-un teren prăfuit, aşa cum se întâmplă aproape întotdeauna.

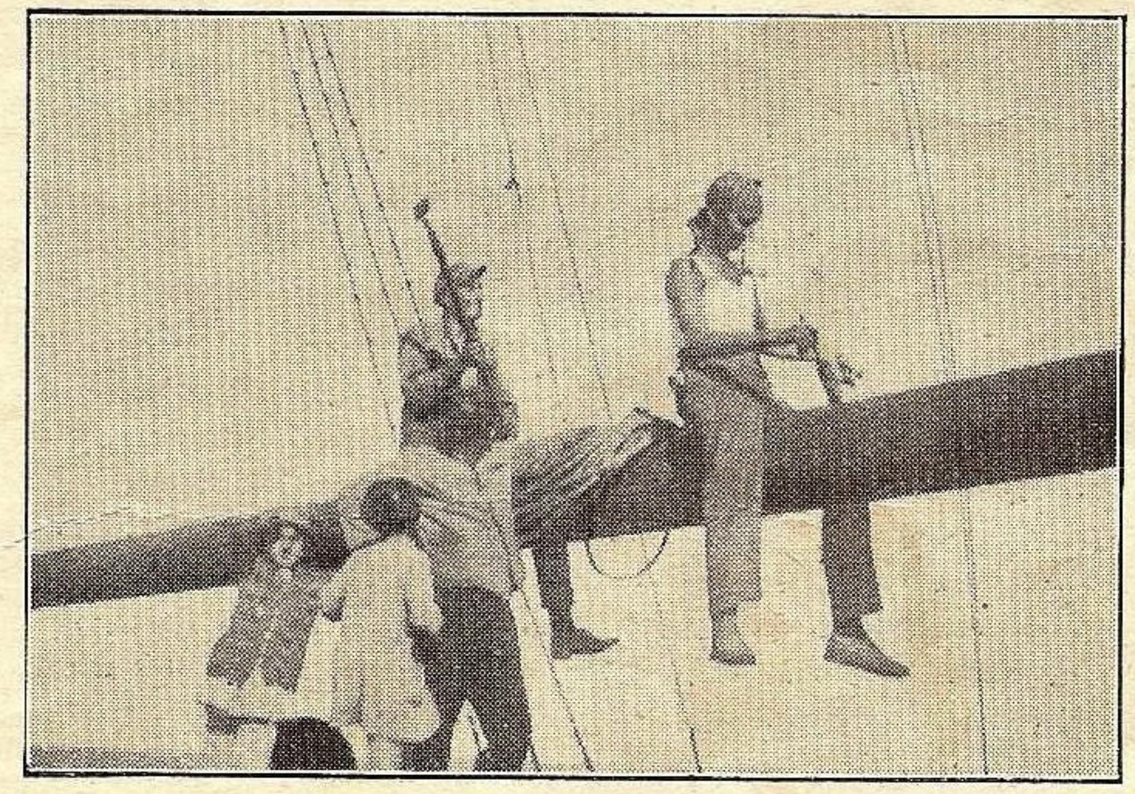
Cu timpul, această situaţie va dispare. Sperăm să facem din Giurgiu unul din cele mai importante cen re de sporturi de apă, de pe toată Dunărea Doar, este aşezat, aici la marginea Bucureştilor.

Preşedintele Clubului nautic dunărean din Giurgiu.
ALEXANDRU DAIA

Cercetaşii de apă

In câmpul activităţei sale, Liga Navală Română îşi îndreaptă ochii cu toată încrederea spre generaţiile cari vin. Din tinerimea dornică de viaţă în aer liber, plină de avânt generos, încadrată în disciplina cercetăşească, vor ieşi adepţii Ligei, apostolii-pionieri ai propagandei navale.

Să ne folosim de experienţa ţărilor mai bătrâne. Să scoatem tinerimea din năbuşeala biurourilor pline de praf şi de cerneală ; să-i transportăm din promiscuitatea oraşelor îmbîcsite în largul Dunării şi a Mării ; să-i deprindem ca să citească în marea carte a naturei



Jocuri pe apă.

primitive. Să-i învăţăm să înoate, să scape pe alţii dela înnec ; să meargă pe apă, să tragă la lopeţi, să manevreze o pânză ; să conducă un motor de barcă.

Ape avem destule. Chiar în jurul Capitalei sunt o serie de lacuri ce se pot amenaja pentru a face şcoală de sporturi nautice.

Concursul anunţat de Liga Navală pentru *Abecedarul Marinaru-*

lui, are în vedere întocmirea unui manual pentru pregătirea cercetaşilor marinari.

Jamboreea cercetaşilor din acest an va avea loc în dumbrava Sibiului, pe malul unui lac potrivit sporturilor nautice.

Liga Navală, conform devizei cercetăşeşti, este *gata oricând* să ocrotească şi să sprijine în reaga activitate a cercetaşilor marinari. Un premiu, chiar din acest an, se va institui pentru încurajarea sporturilor de apă.

S'a zis, cu drept cuvânt că, apa sărată a mării tăbăceşte pielea şi oţeleşte voinţa.

Întindeţi pânzele copii,
Că bate vântul vostru
Şi vă chiamă marea.

SIMBAD

O vitrină marină

Cu prilejul patronului Marinei (15 August) Liga Navală Română a organizat prin buna voinţa librăriei *Cartea Românească,* o expoziţie în miniatură. Prima dată când se face în Capitală o vitrină cu material şi cărţi de marină. Acest modest început a demonstrat că s'ar putea face o interesantă, adevărată, expoziţie de marină în Parcul Carol, aşa cum a făcut Aviaţia, Gazele şi Radio.

Aşezată în centrul Capitalei, vitrina a fost foarte mult cercetată de publicul curios care admira obiectele şi cărţile expuse la vedere.

La picioarele unui panou acoperit de aquarele şi picturi marine, erau aşezate obiecte şi unelte marinăreşti: ancore, busole, felinare helice, colaci de salvare, aparate de scafandru...

In dreapta, pe o pânză de valuri, erau o serie de nave în miniatură: pachebotul Carol I, un monitor, un cargobot, un torpilor, modele de bărci.

In stânga erau expuse diferite cărţi româneşti despre mare şi Dunăre. Amatorii de cărţi vechi şi rare s'au interesat de unele cărţi epuizate de multă vreme ca: *Dunărea şi coastele mării a Colonelului Drăghicescu, Chestia Dunării de Kogălniceanu, Colecţia de acte şi documente asupra Dunării de D. Sturdza.*

Cartea Românească, marea întreprindere care nu-i numai editură şi librărie, ci şi o mare *casă de cultură,* are dreptul la toată recunoştinţa din partea Marinei pentru concursul dat la opera de propagandă maritimă.

Un cuvânt de admiraţie se cuvine să aducem specialistului D. *P. Komornicki,* care a dovedit mult gust şi simţ artistic în aranjarea vitrinei.

Recenzii

Oamenii din generaţia mea, debarcaţi acum 40 de ani în Constanţa, în faţa prefacerei acestui oraş pot spune ca şi Ion Ghica: *„dacă cineva s'ar scula din locaşul de veci, aci în Constanţa, peste o sută de ani, cu greu să-i vină a cunoaşte în ce parte de lume se găseşte".*

De aceea citim cu atâta plăcere şi interes cărţile care se scriu despre Constanţa. Ultima şi cea mai bună monografie ne-a dat-o d. col. *Ionescu Dobrogeanu* cu lucrarea sa: *„Tomi-Constanţa".*

Autorul este un erudit şi neobosit scriitor asupra Dobrogei. A fost premiat de Academia Română pentru o mare lucrare de documentare asupra Dobrogei în pragul veacului al XX-lea.

A scris şi a desgropat o sumă de lucruri şi fapte care servesc la cunoaşterea trecutului acestui interesant petic de pământ — Scythia-Minor — cuprins între Danubius şi Pontul Euxin.

Multe din scrierile d-lui olonel Ionescu Dobrogeanu, care lucrează de treizeci de ani pe acest tărâm, s'au epuizat Se simte nevoia ca unele să apară din nou în lumina tiparului. *(Colonizarea Dobrogei, Formarea Deltei, Năvălirea Bulgarilor, Scythia Minor, Dobrogea,* etc.").

*

In orice punct al oraşului Constanţa de câte ori se sapă un şanţ sau se scoate pământ pentru a pune temelia unei case, la adâncime de un metru numai, se găsesc urme antice: zidărie de piatră, olane, conducte, statui, marmore, sarcofage.

A fost de sigur prin locurile acestea o mândră civilizaţie grecească, chiar când stăpânirea era romană, judecând după inscripţile ce se pot descifra.

După scrierile lui Ovodiu, şi după cercetări la faţa locului, autorul monografiei se încearcă azi să stabilească urmele zidului şi locul unde era poarta cetăţei descrisă de Ovidiu.

Ca să ne dăm seamă de viaţa acestor cetăţi-porturi civilizate, împresurate de o populaţie primitivă şi barbară, trebue să ne gândim la viaţa coloniilor europene de azi de pe coastele Africei.

Pe litoral porturi civilizate, cu garnizoane întărite; comunicaţiile se fac pe apă; dela zidurile cetăţei spre interiorul ţărei se întinde barbaria.

Trăia încă Ovidiu în Tomis când Tiberiu înfiinţează aci un comandament militar numit *„Prefectul ţărmului mărei".* Un fel de guvernator civilo-militar.

Trupele de pază erau formate din *auxiliari,* şi numai sub Domiţian sunt aduşi aci şi împroprietăriţi *legionarii* romani.

Sub Traian, care leagă oraşele Dobrogei cu şosele, Tomis ajunge capitala cetăţilor pontice. Interesantă este constatarea că Tomis a bătut monetă cu chipul lui Mitridate. Pare că apogeul Tomisului a fost atins sub Justinian. Monetele bătute la Tomis poartă inscripţia *„Metropola Pontului".*

*

In trei veacuri de stăpânire şi civilizaţie romană, Tomis ajunge capitala provinciei Scythia Minor, îmbogăţită cu temple şi palate măreţe; judecând după resturile arhitectonice, foarte fin sculptate, ne putem da seamă de perfecţia la care ajunsese arta în Tomisul secolului al III-lea.

In calea Bizanţului, care atrage ca un miraj pe năvălitorii barbari, Constanţa a avut mult de suferit.

La începutul epocei bizantine, Constantin cel Mare mărise Tomisul cu un nou cartier numit *Constantiana,* după numele unei surori a Impăratului.

După incursiile Geţilor, Hunilor şi Pecinegilor, Bulgarii lui Asparuh au ras Constanţa din temelii.

Portul revine la viaţă prin comerţul şi naviaţia Genovezilor, cari făceau cabotaj pe litoralul Pontului, ajungând până la gurile Dunărei, unde predau mărfurile orientului navelor moldoveneşti, luând în schimb grânele din valea Dunărei. Dovada aşezărilor genoveze în Constanţa este vechiul capăt de cheu, rămas în portul vechiu, care se putea vedea până acum câţiva ani, când a fost acoperit de nouile construcţii ale portului. Constanţa genoveză a fost cucerită şi distrusă de Ali Paşa pe timpul lui Baiazid Ildirim (1393)

Urmele magaziilor genoveze, în care Turcii păstrau grânele dijmuite, au rămas până în zilele noastre, şi bătrânii le-au pomenit cu numirea de *Giniviz-hambar.*

Stăpânirea turcească a schimbat numele Constanţei în *Kustendjé.* Cetatea a fost distrusă, pietrele aruncate în mare, iar populaţia în mare parte a fugit pe corăbiile genoveze la Kaffa în Crimeiea.

Constanţa decade şi vegetează sub Turci, până ce navele engleze vine în Marea Neagră să încarce grâu din valea Dunărei. Englezii readuc iar la o nouă viaţă portul Constanţa, au rămas până azi, farul vechiu şi hotel Carol, urmele activităţei englezeşti în Constanţa. Prima cale ferată care leagă portul maritim cu Cerna-Vodă a fost lucrată de o companie engleză care obţinuse concesia exploatărei dela Sublima Poartă.

*

Când după războiul de independenţă, Dobrogea a intrat în stăpânirea românească, oraşul Constanţa nu era decât un sărăcăcios târguşor tătăresc.

Oamenii noştri politici, cari nu cunoşteau regiunea şi foloasele ce puteau trage din ieşirea noastră la mare, se opuneau cu îndârjire la ocuparea Dobrogei.

Inţeleptul Rege Carol I şi sfetnicul său, marele om de stat Kogălniceanu, au văzut dela început foloasele ce în viitor avea să ni le dea această fereastră deschisă la mare.

Nu este nici un oraş în ţară care să fi avut o desvoltare mai repede decât Constanţa.

Dela Greci, Romani, Genovezi şi Englezi au rămas urme în Constanţa; dela Turci cari au stăpânit aci câteva secole nu a rămas nici o urmă. Trebue să avem mândria şi mângâierea că va rămâne ceva şi în urma stăpânirei româneşti: blocurile cheiurilor din port, cari învinge furia talazurilor, trebue să învingă şi veacurile ce au să vie.

Pentru cartea *Tomi-Constanţa,* care se citeşte cu interes şi emoţie, autorul merită toată lauda, căci face un real şi nobil serviciu pentru cunoaşterea trecutului, pentru iubirea de ţară şi de neam.

J.-B.

Farul Regele Carol I.

Max Valentiner, Capitaine de Corvette: LA TERREUR DES MERS, *mes aventures en sous-marin 1914—1918,* traducere de *P. Teillac,* Capitaine de Fregate.

In colecţia de memorii, studii şi documente în legătură cu istoria războiului mondial a editurei *Payot,* au apărut aventurile vestitului *„pirat imperial german"*, după cum se numeşte singur, pus pe lista celor care după tratatul dela Versailles urma să fie predat şi judecat pentru „acte de cruzime".

Lucrarea nu e numai o apărare în faţa opiniei publice, ci şi o interesantă şi însufleţită povestire a isprăvilor pline de peripeţii ale autorului, care a scufundat nu mai puţin de 150 de vase reprezentând un tonaj de 420.000 tone!

Lupte cu vase de război, cu vase de comerţ armate, treceri prin Gibraltar şi Bosfor, clipe critice cu prinderi în plăşi, încolţiri de grenade, bombardări în nomol, redau chinuita şi expusa viaţă a unui submarin în timp de război, — încheiat cu înfrângerea, revolta marinarilor şi un naufragiu.

Redăm un capitol de critică în legăură cu bătălia dela Skagerrack:

„Părerile asupra folosirei flotei noastre erau foarte împărţite.

„Cea dominantă era că flota ar fi trebuit angajată dela începutul războiului. Lupta trebuia dusă dela mică distanţă, din cauza superiorităţii bătăii tunurilor engleze.

„Pentru aceasta era nevoe însă de energie, energie fără seamă. Dar pentru aşa ceva mai trebuia şi *nepăsarea, nebunia tinereţei.*

„Bătălia navală modernă cu trăsnetele salvelor, ţâşnirea torpilelor, pânda submarinelor, bombardările hidroavioanelor, e un infern atât de zguduitor încât judecata rece de multe ori încurcă.

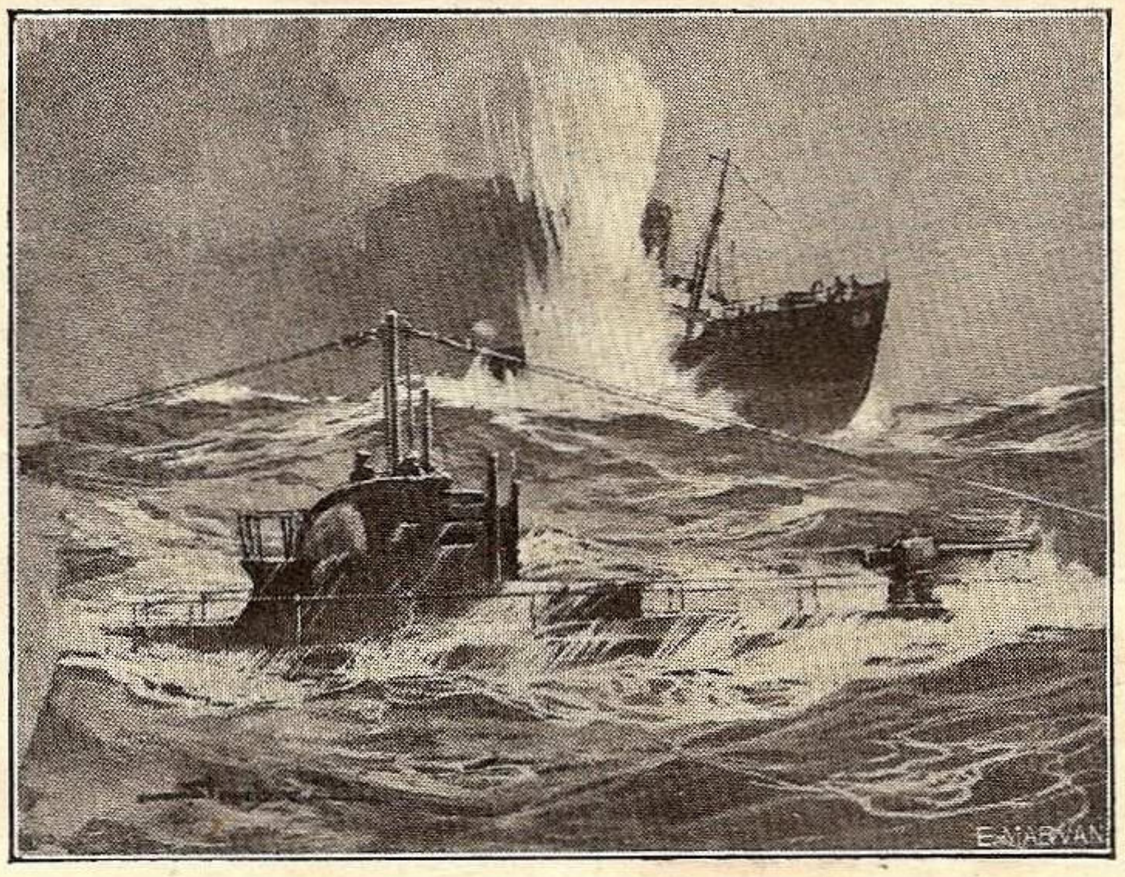
„Trebue comandanţi tineri: *Lord Nelson avea 41 de ani când a fost ucis,* vestitul amiral norvegian *Toidenskjold trei zeci şi şase, amiralul austriac Tegetthoff, numai trei zeci* când a câştigat bătălia dela Lissa.

La uscat comandantul şade la spatele frontului, — comandantul unei flote ia parte la luptă în linia întâia. Obuzele îi şuieră la urechi, zburăturile îi întunecă vederea, el vede cu ochii lui cât sânge şi material costă un ordin de atac, că vasele costă milioane şi în mai puţin de o oră pot fi la fund cu sute de copii ai ţării.

„S'a spus mereu că *„trebue să economisim flota"*. Un ofiţer mai tânăr şi-ar fi impus voinţa de a se bate.

Acelaşi lucru se întâmplă în toate marinele. Avansarea la vechime e bună în timp de pace, spre a se evita intrigele, care ar dăuna camaraderiei. La război însă... cei capabili înainte, ei trebuesc preferaţi şi avansaţi. Reţeta nu e nouă: a dat-o Napoleon Bonaparte".

Cartea e plină de învăţături aduse din experienţa războiului, învăţături care pot fi de folos atât tinerilor ofiţeri, viitori comandanţi de submarin, cât şi celor din fruntea comandamentelor. M. D.



Torpilarea unui vapor.

CENT ANS DE MARINE DE GUERRE par *L. Haffner.*

Este unul din ultimele volume scoase în colecţia *„Bibliothèque historique"* de către pictorul de marine *L. Haffner,* aşa de bine cunoscut prin gravurile din publicaţiile franţuzeşti.

De altfel autorul nu se găseşte la prima scriere. Vechiul secretar al *Ligei Maritime Franceze,* şi-a consacrat în mod exclusiv activitatea pentru propaganda marinei prin scris şi desen. Nu este şi n'a fost niciodată marinar de meserie, cum am bănuit cu toţii, ci un simplu admirator al mării şi un profund cunoscător al artei marinăreşti, al istoriei şi evoluţiei marinei.

Am avut plăcerea să cunosc şi să rămân prieten cu acest abil mânuitor al creionului. Mărturisesc că după desenele care le cunoşteam destul de bine, mă aşteptam să văd un om dichisit şi pretenţios, aşa precum trădau liniile sale totdeauna ordonat desenate şi coamele valurilor elegant prinse în mişcarea creionului. Dar am rămas în adevăr surprins: era adevăratul artist, tipul de adevărat boem. Acolo în atelierul lui tapisat cu propriile sale desene, aplecat pe masa de lucru, între teancuri de volume, *Haffner* desena în peniţă.

— *„Nu pictez nici odată după natură,* — îmi zise el — *eu observ mult la mare, şi acasă construesc!"*

Şi în adevăr, toată arta sa este decorativă. Culorile sunt inventate. Numai desenul ne arată viziunea lui corectă, ochiul obişnuit să privească o corabie, un vapor, bărci şi yachturi cu pânzele um-

flate, aşa cum le vedem şi noi marinarii. De aceia este atât de apreciat în special de lumea marinărească.

Am arătat întâi pe autor şi mai în urmă voi vorbi de carte, pentru a releva tocmai această calitate ce constă în cele 325 de desene.

Evident textul, care este un amestec de monografie şi istorie a marinei în ultimii 100 ani, nu-i mai prejos, şi constitue o excelentă iniţiere în evoluţia războiului naval pentru oricine. Este suficient să vedem printre autorii consultaţi, nume ca : *Percy-Scott, Jurien de la Gravière, Amiral Daveluy, Amiral Castex,* ca să ne dăm imediat seama că a fost călăuzit de spirite experimentate şi adevăraţi doctrinari.

Autorul porneşte de pe timpul corăbiilor cu pânze (pe la 1830 abia se făceau primele încercări de adaptare a maşinelor cu aburi), dela pitorescul escadrelor de vase de linie şi fregate, urmăreşte pas cu pas transformările prin care au trecut rând pe rând principalele marine, până la ultimele construcţii.

Intr'un limbaj clar, adresându-se ca de obicei marelui public, *Haffner* reuşeşte prin variaţia chestiunilor care le abordează şi sistematizarea expunerii, să facă dintr'o descriere technică, o lectură agreabilă.

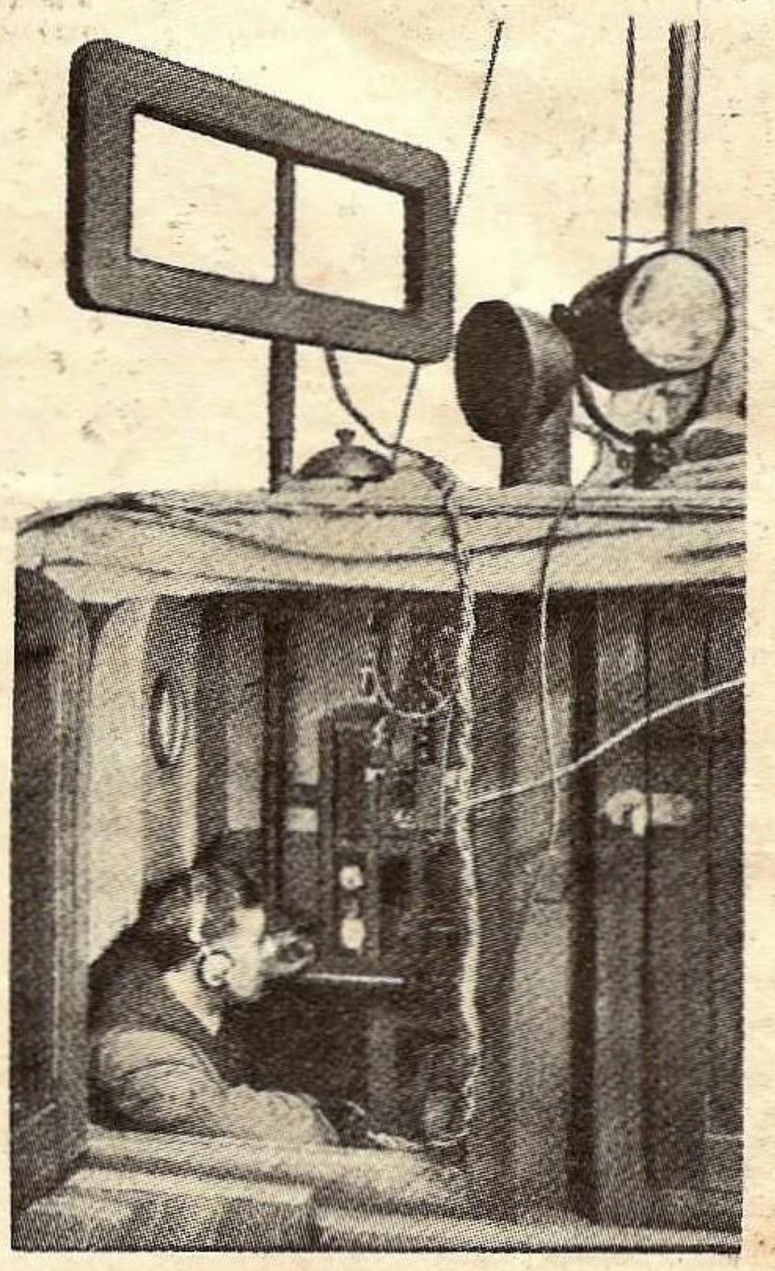
Vorbeşte pe rând de chiurasă, stabilitate, conducerea tirului, crucişetoare, crucişe oare de luptă, război de cursă, torpile şi torpiloare, mine, submarine, h'droaviaţia, nave-port-avioane, şi la sfârşit chestiunea aşa de obscură pentru mulţi : conferinţele de limitarea construcţiilor, care sunt tocmai cauza orientării noui în construcţii navale.

Pictorul L. Haffner.

Intr'un cuvânt putem spune că lucrarea este frumoasă, interesantă şi practică, pentrucă în afară de aspectul artistic şi profesional, conţine o sumedenie de date care cu greu s'ar mai putea găsi adunate ca aci într'un mănunchiu strâns legate. D. S.

Informaţii — Noutăţi

VAPORUL FĂRĂ ECHIPAJ. — Nu e o noutate pentru nimeni experienţele care se fac de mult *aiurea* cu avioane şi vapoare fără echipaj, care evoluiază fără pilot şi fără comandant. Comenzile se dau fie de la uscat, fie de pe un alt avion sau bastiment.



La ultimele manevre americane de la San Diego (California) distrugătorul *Stoddert* a fost înzestrat cu asemenea aparate şi a servit drept ţintă altor vase şi avioanelor, şi a executat mişcări care nu s'au mai văzut la nici una din experienţele de acest gen de până acum.

Comenzile se dau de pe vasul *Perry,* de la un aparat nu mai mare ca o maşină de scris. Foarte disciplinat *Stoddert* a executat toate mişcările ordonate doar prin o apăsare pe o anumită clapă.

Mai întâi s'a pus în mişcare la început cu şase mile, apoi cu douăzeci şi în urmă cu toată viteza, adică douăzeci şi şase.

La o altă apăsare de pe *Perry, Stoddert* a pus cârma banda şi a făcut un rondou complet.

Intr'un moment dat, din cauza vreunei zguduituri probabil, aparatul de recepţie s'a deranjat. *Stoddert* a s'opat pe loc şi sirena a început să dea semnale de alarmă. O barcă cu marinari specialişti acostară, repararâ deranjamentul şi manevrele au reînceput.

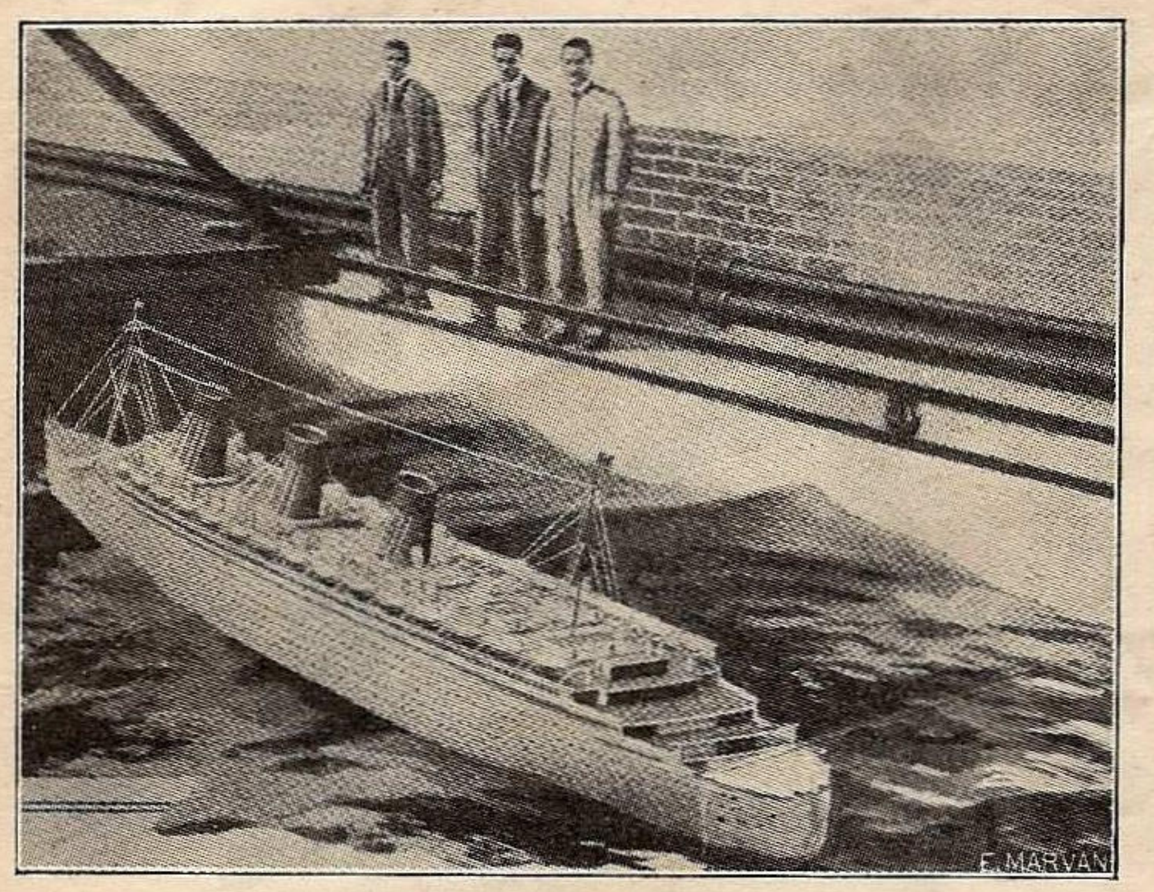
La o altă apăsare dela transmiţător, proectoarele au început să se aprindă, nu ştim pentru care ochi.

Pentru ca vreo bombă să nu pătrundă prin coşuri, acestea au fost înzestrate cu apărători metalice.

MAREA FURTUNOASĂ IN MINIATURĂ. — Marile şantiere navale sunt înzestrate cu o sală de modele unde, între altele, se fac experienţe cu modele de lemn sau de ceară, spre a se putea transpune în „carne şi oase" adică în oţeluri, noile forme eşite din calculele migăloase ale inginerilor navali.

Vasul miniatură se „lansează" într'un bazin în care, aparate speciale măsoară deplasamentul, rezistenţa apei, etc.

La un mare şantier naval s'a introdus acum ceva nou : bazin cu valuri şi furtuni ! Odată miniatura introdusă, furtuna artificială începe, creşte până ajunge la ciclon, valurile devin din ce în ce mai de... Atlantic şi vasul se zbate ca pe ...furtuni, mergând cu toată



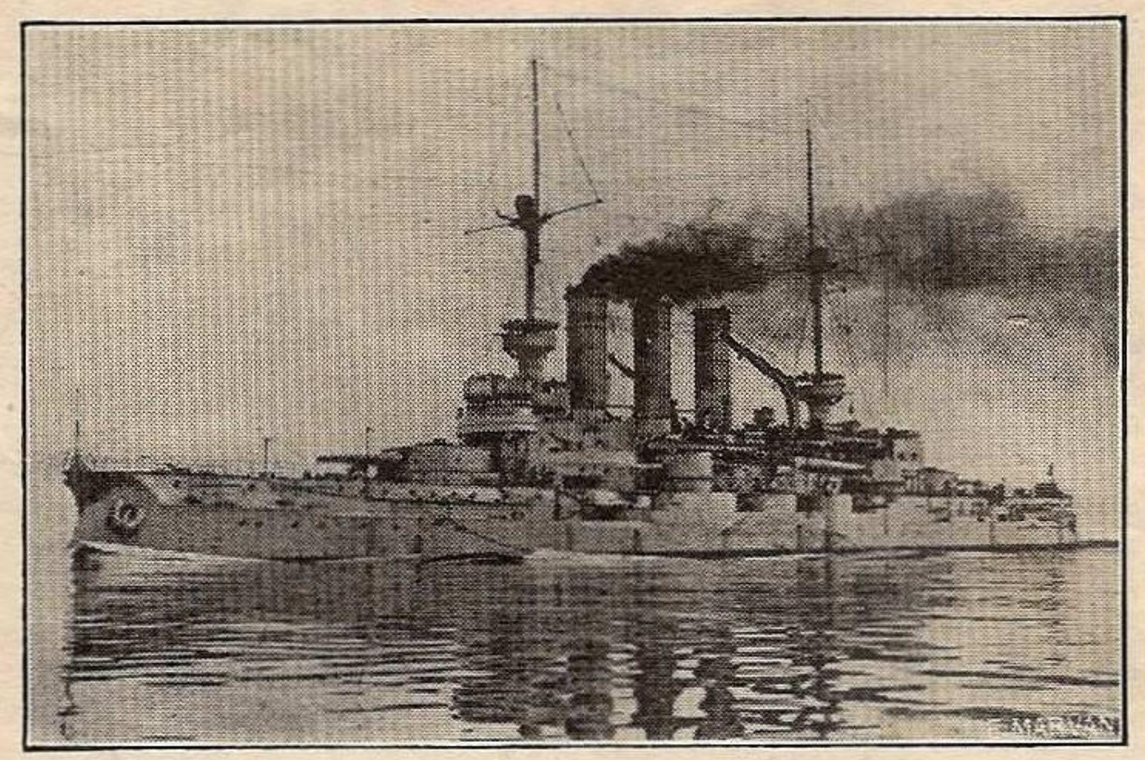
viteza. Aparate electrice înregistrează efectul valurilor şi experţii trag concluzii, fac modificări, înainte de a începe construcţia vasului real şi a-l lansa la apă.

DIN FLOTA GERMANĂ. — Se ştie că tratatul dela Versailles a oprit marina de război germană de a mai avea submarine, iar ca nave de suprafaţă a mărginit'o la :

6 chiurasate de tip predreagnouth, unităţile de înlocuire a acestora nedepăşind 10.000 în artileria 280$^{m}/_{m}$, în plus 2 chiurasate de rezervă, acordate de conferinţa ambasadorilor ; 6 crucişetoare, unităţile de înlocuire după 20 ani de serviciu nedepăşind 6000 tone, plus 2 de rezervă, 24 torpiloare, limita de vechime 15 ani, iar navele noi de înlocuire, nedepăşind 800 tone pentru 12 torpiloare mari şi 200 tone pentru celelalte 12 mici.

Germania a oprit din fosta marină imperială opt chiurasate, patru din clasa *Braunschweig* şi patru din clasa *Deutschland,* nave de 12—13.000 tone, cu artilerie principală IV-280 şi secundară XIV-150 construite între 1902—1906.

Când s'a pus chestiunea înlocuirii navelor uşoare ajunse la limita de vechime au construit în limitele impuse de tratat 12 mari torpiloare de 800 tone clasele *Möwe* şi *Jetis,* precum şi şase crucişetoare, *Emden* de 5.400 tone şi *Koenisberg, Karlsruhe, Koeln* şi *Leipzig* de 6.000 cu IX-150, IV-88 AA, VIII-37, XII M, XII T. 500 Diesel de crucieră şi turbine pentru mersul cu toată viteza.



Crucişetorul „Hannover".

Toate aceste nave au fost foarte reuşite stârnind admiraţia străinătăţii.

In 1928 însă s'a pus problema mai arzătoare a înlocuirii vechilor chiurasate şi după lungi discuţii Reichstagul a aprobat fondurile pentru construcţia unui chiurasat de 10.000 tone, a cărui date au fost ţinute secrete până la lansare.

Acesta este faimosul *Ersatz-Preussen,* numit apoi *Admiral-Scheer* şi lansat însfârşit sub numele de *Deutschland în 1930.*

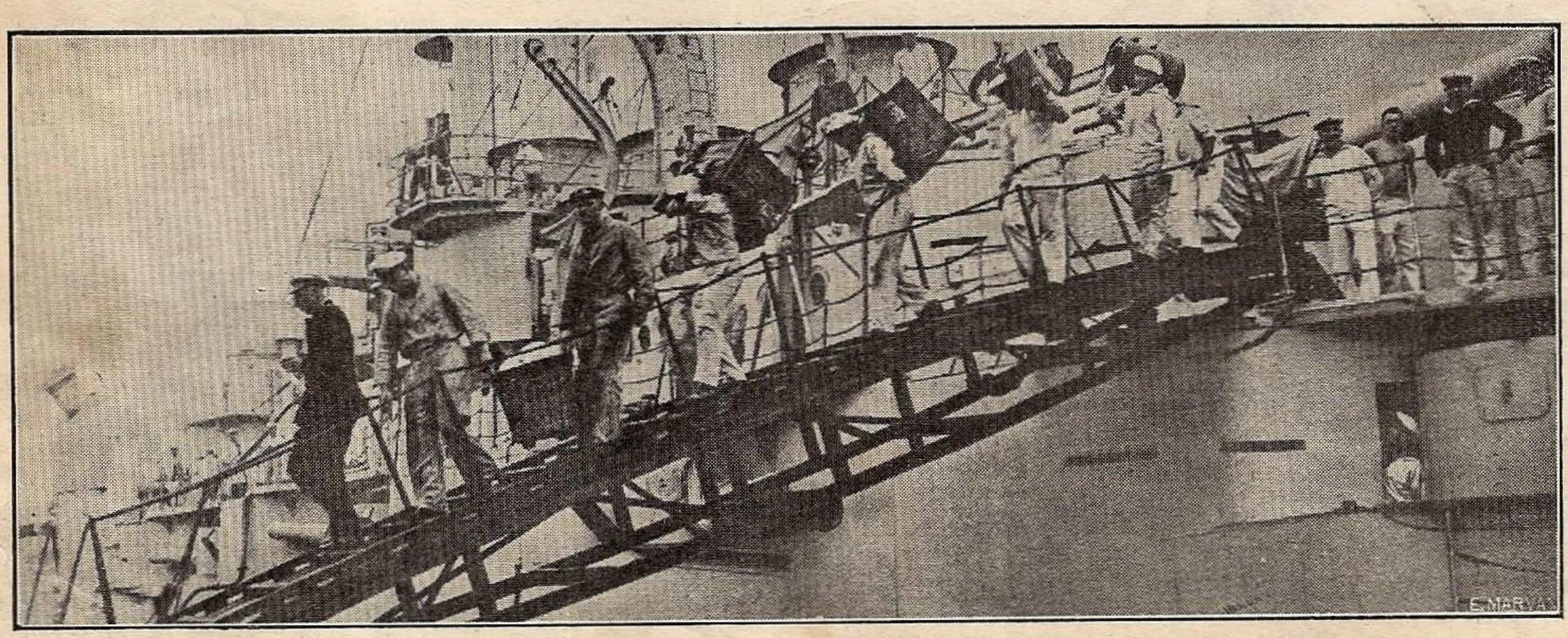
In limita celor 10.000 tone îngăduite, marinarii şi technicienii germani au reuşit să facă o unitate capabilă să se măsoare cu nave având un tonaj de două ori mai mare. In viteză nu e întrecut decât de crucişetoarele de bătălie engleze şi japoneze.

S'au întrebuinţat oţeluri speciale, sudură electrică în locul nituirii, câştigându-se astfel 1000 tone. Nava are motoare Diesel ce-i dau o viteză de 26 mile pe oră, iar rază de acţiune 10.000 mile cu 20 noduri.

Artileria e compusă din VI-280 în două turele triple, VIII-150, IV-88 AA., VII M. şi IV T. 500. Bătaia maximă ar fi 30.000 m. şi se ştie de la Jutland efectele pieselor germane de 280 chiar asupra unor nave superior armate şi protejate. Preţul e socotit la 80 milioane de mărci.

In 1929 vechiul *„Preussen"* a fost dezarmat şi demontat iar acum în urmă ministerul Reichswehrului a ordonat dezarmarea lui *Hannover, Deutschland* fiind aproape gata de intrare în serviciu.

Hannover la fel cu *Schlesien* face parte din programul 1905, refon-



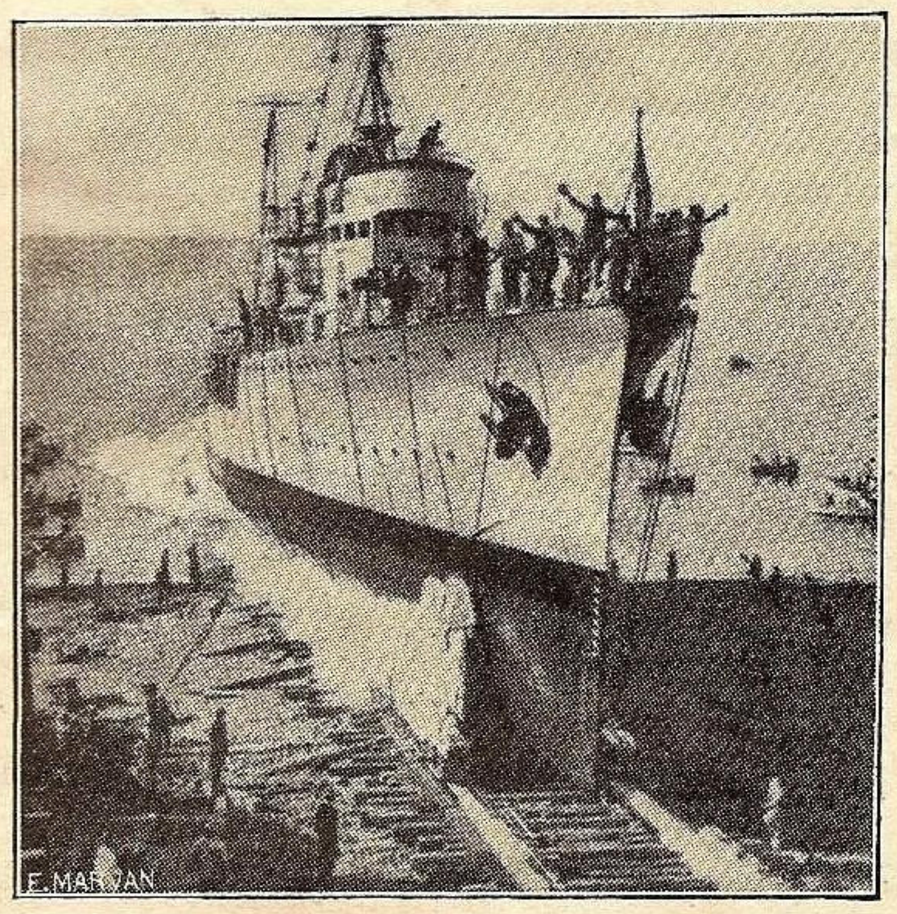
Dezarmarea crucişetorului „Hannover".

dat în 1920 şi 1929—30, era pus la curent cu ultimele perfecţiuni ale technicei, ca dealtfel şi celelalte chiurasate germane.

Deşi „Oficiul Naval" din Berlin a voit să înfăţişeze evenimentul ca datorit intenţiunilor sale pacifice, cercurile navale franceze, n'au fost prea entuziasmate. Ii şi amintesc de apropiata intrare în serviciu a lui *Deutschland,* şi de punerea în construcţie, anunţată de guvernul german, a încă trei unităţi de acelaş tip.

Deşi, actuala situaţie financiară a Germaniei nu pare să permită un atare efort, numai astfel se explică repetatele cereri de fonduri de către ministerul Marinei Franceze pentru construirea unui crucişetor chiurasat de 23.000 tone spre a putea fi cu succes opus noului chiurasat german. C. B.

LANSAREA UNUI DISTRUGĂTOR TURC. — La Riva Trigoso, a avut loc de curând lansarea unui nou distrugător destinat Marinei Otomane.



Face parte din cele 4 unităţi comandate 2 la Ansaldo, în 1929 şi 2 la Cantiere del Tirreno în 1930. Seamănă mult cu tipurile Dardo şi Freccia construite în aceleaşi şantiere pentru marina italiană.

Caracteristicele sunt: lungimea între p. p. 98 m., lăţimea în afara osaturei 9.40 m., pescaj 2.90 m., deplasament 1350 t., viteza contractuală 38 m/m., forţa în cai a maşinei 45.000, raza de acţiune 3.500 m/m cu 15 noduri.

Armamentul e compus din IV-120/50 în patru platforme, două la prova şi două la pupa, IV M. aa. şi VI T. 533.

Primul din aceste distrugătoare, *Kocatepe,* a fost lansat la *Sestri Ponente,* în ziua de 7 Februarie 1931, urmat la scurt interval de fratele său, *Adatepe.* Navele au fost lansate în stare de navigaţie, cu toate maşinile montate, însă fără armament.

De observat viteza mare, ce probabil va fi depăşită la probe. Vor forma un puternic şi omogen grup de exploratoare şi vor fi de mare folos Marinei Otomane lipsită până acum de acest tip de nave.

Reamintim că Turcia mai are în construcţie în şantierele italiene 4 submarine şi 6 masuri, unele din ele deja lansate şi în curs de terminare. C. B.

PORTUL ZUNGULDAC. — Importanţa portului *Zunguldac* ca port pentru umplerea buncherilor de cărbuni ale vaselor este în continuă creştere. In anul 1930 producţia de cărbuni se cifrează la 1.600 000 tone contra 1.460.000 tone în anul 1929. Din această cantitate nu mai puţin de 260 000 tone au intrat în buncherii vaseselor (în 1929 numai 137.000 tone) (Die Freie Donau, 15 Sept. 1931).

PORTUL FRANC SALONIC. — Cercurile greceşti observă cu îngrijorare că mişcarea mărfurilor în zona generală a portului franc *Salonic* este în continuă descreştere pe când mişcarea în zona jugoslavă a aceluiaş port se află pe o ramură ascendentă. De aceea se proiectează o mărire a zonei generale şi înzestrarea ei cu echipament nou. In acest scop va fi nevoie de un împrumut de 15—20 milioane drahme (34—45 milioane Lei). (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

TRATAT DE COMERŢ. — In urma unui acord, între guvernul Helenic şi guvernul Român, noul tratat de comerţ, Greco-Român, a cărei semnare a avut loc la Bucureşti, va fi pusă în vigoare prin o hotărâre a Consiliului de Miniştri al celor două ţări, fără a se mai aştepta ratificarea parlamentelor. Schimbul de ratificări al noului tratat va avea loc ulterior.

PESCAJUL AUTORIZAT IN CANALUL DE CORINT. Serviciul de întreţinere al canalului de Corint, a stabilit ca toate lucrările de întreţinere ale canalului de Corint, să se facă în fie care Joi de la 6 dim. până la 8 seara.

In aceste ore canalul va fi închis pentru navigaţie.

In urma dragajelor făcute vasele vor putea trece prin canal cu un pescaj de 24 picioare. Trecerea vaselor cu un pescaj superior va depinde de înălţimea reflucsului.

Căpitanii vaselor care se găsesc în aceste din urmă condiţiuni trebueşte ca înainte de trecere să ceară lămuriri prin radio la serviciul de întreţine al canalului.

LUCRARILE COMITETULUI DE MĂSURARE DE VASE MARITIME AL SOCIETĂŢEI NAŢIUNILOR. — In reuniunea recentă, dela Folkestone Comitetul Technic de măsurare maritimă, constituit de organizaţiunea de tranzit şi comunicaţie a Soc. Naţiunilor, a aprobat textul final al proectului de regulament internaţional, relativ la măsurarea vaselor. Acest proect care are de scop de a evita deosebirile de calcul, relativ la tonaj între diversele naţiuni, va fi supus guvernelor ţărilor maritime, pentru a se asigura în viitor o codificare uniformă a regulelor măsurătorilor.

Comitetul a hotărât, deasemenea, un tip uniform de certificat de tonaj, formule uniforme de măsurătoare şi a decis măsuri tranzitorii pentru reînoirea măsurării la oarecari epoce a bastimentelor existente.

NAVIGAŢIA IN INTERIOR A GERMANIEI: Se constată un însemnat surplus de vase fluviale peste necesităţile pieţei. In consecinţă nu se construesc de loc vase noi şi şantierele fluviale suferă. Un proprietar de şantier face propunerea că armatorii să profită de aceste timpuri de relativă linişte pentru a moderniza vasele lor, cum ar fi schimbarea fundurilor de lemn contra altora de tablă, înlăturarea santinei ascuţite la prova şi la pupa, transformarea pupei şi a cârmei. Toate acestea ar avea drept urmare o micşorare a rezistenţei vaselor remorcate şi prin aceasta ar fi amortizate după câţiva ani. Pe de altă parte situaţia şantierelor ar fi uşurată prin executarea acestor lucrări. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt Juli-August 1931).

APARAT DE SIGURANŢĂ: Cu ocazia expoziţiei nautice de la *Kiel* a fost expus un aparat nou de semnalizare, care arată în mod automat dacă apa a pătruns în corpul vasului. Avertizarea se face printr'un semnal cu clopotul sau cu sirena şi prin lumina. Acest aparat nou, numit „Signal-Apparat Aqua" este produs în diferite tipuri, atât pentru vase obişnuite cât şi pentru cele cu un număr variabil de despărţituri etanşe. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt Juli-August 1931).

DAREA DE SEAMĂ A SOCIETĂŢII RHEIN-MAIN-DONAU A.G. — Din darea de seamă pe 1930 a acestei societăţi, care se ocupă cu crearea drumului navigabil de la Rhin la Dunăre, trecând prin fluviul Main, spicuim următoarele: Iarna 1929/30 a trecut fără nici o stinjenire a circulaţiei din cauza gheţurilor şi în cursul iernei 1930/31 perioada de ghiaţa a fost numai foarte scurtă. Cu toate acestea spărgătorii de ghiaţă existenţi au adus servicii foarte însemnate. In cursul anului 1930 un total de ca. 950 trenuri de re-

morcă cu 2800 şlepuri şi 1250 vase izolate au trecute prin ecluzele de la *Kachlet*. Navigaţia pe Dunăre este în continuă creştere în ultimul timp. Crearea unei instalaţii de semnalizare şi de luminat pentru timpul nopţii face posibilă utilizarea ecluzelor de la *Kachlet* timp de 24 ore pe zi şi s'a dovedit a fi o mare înlesnire pentru navigaţia fluvială. Regularea Dunării a obţinut pretutindeni o adâncime a canalului navigabil între *Vilshofen* şi *Regensburg* de 1.60 m. cu apele mici. Regularea canalului navigabil al Dunării cu apele mici continuă. In cursul anului 1930 centralele electrice ale societăţii, aflate în exploatare, anume centralele din *Kachlet, Viereth, Untere Mainmühle, Obernau, Kleinwaszstadt* şi *Klingenberg* au produs un total de 214 milioane kilowatt-ore, contra 190 milioane în cursul anului precedent. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, Juli-August 1931).

CONSULTAŢIUNI MEDICALE IN MARE PRIN T. F. F. — Graţie unei deciziuni a d-lui Guernier, Ministrul Poştelor, vasele dela larg neprevăzute cu un Medic, pot dela 1 Septembrie, să ceară consultaţiuni medicale prin T. F. F. la Staţiile costiere: le Havre radio, Saints Maries de la Mer radio şi Bordeaux port radio.

Aceste consultaţiuni medicale, sunt date gratuit pe calea de radio, în cel mai scurt timp posibil.

O astfel de iniţiativă face onoare d-lui M. Guernier, care reprezintă, de mult timp, regiunea maritimă în Parlament, dând încă o probă de dorinţa ce are de a contribui la îmbunătăţirea condiţiunilor vieţii marinarilor.

E de notat, deasemenea, pe de altă parte că acest serviciu a putut fi organizat graţie concursului, benevol, al Medicilor regiunilor interesate.

MODERNIZAREA FARULUI DELA PLANIER (MARSILIA). — Guvernul Francez, hotărând modernizarea farului de pe litoralul său din Mediterana a şi dispus ca vasul technic al Serviciului de Poduri şi Şosele Maritime, *Adolphe Guerard*, să transporte materialul necesar pentru lucrările din insula „Planier".

Lucrările s'au început în cursul lunei Septembrie curent, şi constau din schimbarea complectă a maşinăriilor farului şi transformarea lui într'un far modern înzestrat cu aparate electrice şi de radio corespunzând ultimelor exigenţe technice.

Radio-farul va fi verificat şi astfel aranjat încât să i se permită funcţionarea în aşa condiţiuni încât să nu-i lipsească nimic pentru satisfacerea cerinţelor navigatorilor.

Sirena de ceaţă, care se găseşte în prezent în legătură directă cu doi compresori de aer, se va pune în marş printr'un sistem de desprindere automat.

Totul va fi revăzut şi refăcut ca nou. Intreg materialul modern şi simplificat, cu care farul este dotat, face onoare administraţiei farurilor şi balizajelor. In acelaş timp se va lucra şi pentru îmbunătăţirea farurilor importante depe coastele Algeriei şi Tunisului.

PROBE DE STABILITATE. — In cursul lunei Septembrie, o comisie compusă din un inspector de Navigaţie, un inginer şi un expert al Biuroului Veritas, a procedat la încercările de stabilitate, conform recentelor instrucţiuni primite dela Ministerul Marinei Comerciale Franceze.

Aceste măsuri de siguranţă au fost luate ca urmări a catastrofei lui *„Saint Philibert"*.

Aceste încercări, au fost făcute la bordul bărcilor şi bastimentelor, de diferite tonaje, cari iau pasageri pentru Chateau d'If, Planier şi alte locuri de plimbări. Pe unele ambarcaţiuni s'a micşorat numărul de îmbarcare al pasagerilor.

CORESPONDENŢĂ DE LA GURA DUNĂRII. — Vaporul poştal „Assunzione" al Societăţei italiene *Sitmar* se află în portul Sulina sub reparaţie. Vaporul grec *Kassos* a luat o mascadă şi s'a traversat la mila 7. Vasele ce veneau în urmă au fost nevoite să întorcă. *Assunzione* care urma la o distanţă mică, făcând manevra de întoarcere şi-a rupt suportul cârmei şi a îndoit cârma şi pana ei. Neputând pleca aşa pe mare fiind în imposibilitate de a guverna, face la Sulina o reparaţie provizorie după ce a alimbat pupa, aşa ca elica să fie vizibilă în întregime. Suportul cârmei se va sprijini prin întăriturі de corpul vasului până la nivelul axului elicei. Reparaţia definitivă se va face în Italia.

*

In Octombre, vaporul *Jugoslavia* sub pavilion Jugoslav, în timpul manevrei de întoarcere în portul Sulina, a lovit cu tabloul draga *Percy Sanderson* a Comisiunei Europene a Dunării. El însuşi a avut avarii la cârmă, însă poate pleca astfel. Vasul e reţinut de Comisiune până la depunerea unei garanţii echivalente cu suma daunelor produse. Draga a plecat la Galaţi în reparaţie. Vaporul avea de completat caric în port şi în radă; lungimea lui e de 410 picioare.

*

Adâncimea minimă la bara Sulinei se menţine la 25 picioare engleze.

*

Taxele de navigaţie sunt neschimbate de câţi-va ani, fiind stabilite în franci-aur. Vasele pot plăti în moneta pavilionului taxele, pe baza tonajului de registru net. Când o monedă scade, cum a fost lira sterlină în ultimul timp, evident că cel ce plăteşte în lire sterline va trebui să plătească pentru un număr dat de franci-aur un număr mai mare de sterline. Obligaţiunea plăţei în franci-aur existând de mai mulţi ani, afirmaţiunea că s'au majorat taxele nu corespunde realităţei.

Singura realitate este deprecierea lirei sterline, a cărei valoare nu mai corespunde aurului. Momentan se percep pentru 100 franci-aur, 5 lire sterline, pe câtă vreme înainte, ea s'a menţinut la 3,19 lire sterline pentru 100 franci-aur. Suta de franci-aur cerând acum un număr mai mare de lire sterline, e evident că taxa de navigaţie reclamă mai multe lire sterline ca în trecut.

In ziua de 15 Octombre a sosit din Odessa o barcă cu opt persoane, plecate din Sulina şi Leti în 1918 şi 1926. Pasagerii sunt sub pază sanitară şi poliţienească.

*

Lucrările sesiunii plenare de toamnă a Comisiunii Europene Dunărene, au avut loc la Galaţi.

Comisiunea constatând că din cauza fluxului mare de ape din primăvara trecută şi a depozitelor de aluviuni dinspre braţul Stari Stambul, adâncimile dela gura actualului canal aveau o tendinţă de micşorare, s'a luat hotărîrea prelungirii digurilor cu 1.100 picioare.

Aceste lucrări vor forma obiectul campaniei anului viitor şi vor începe chiar în primăvară.

Pe de altă parte C. E. D. a votat un credit special pentru micşorarea treptată a depozitelor aduse de braţul Stari Stambul. In acest sens, se vor face lucrări de obstruare înceată cu titlul de experienţă, întrucât urmează să se vadă mai întâi cari sunt efectele acestei lucrări asupra localităţilor din apropierea braţului Stari Stambul şi în deosebi asupra Vâlcovului.

LEGĂTURA DANZIG-DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ. — Polonia are o uşă deschisă la Marea Baltică, acum luptă să-şi deschidă o fereastră şi la Marea Neagră. Până la realizarea unui canal de legătură Vistula-Dunăre — oferă o viitoare colaborare româno-poloneză — vecinii noştri caută să-şi croiască drumuri comerciale spre Orient prin tarifuri unitare, stăruind pentru construcţia podului Giurgiu-Rusciuc.

Fără să intrăm încă în discuţia acestor probleme comerciale, care interesează în cel mai înalt grad economia noastră naţională, trebue să remarcăm cu admiraţie metoda de propagandă utilizată de polonezi.

D-nii: Dr. Wieczkowski şi Zipper plecaţi din Danzig, vin în România, ţin conferinţe la Bucureşti şi la Giurgiu pentru a lumina şi convinge opinia publică românească de importanţa intensificărei legăturilor comerciale între Polonia şi România, dovedind necesitatea unui pod pe Dunăre între Giurgiu-Rusciuc.

NAVIGAŢIA PE DUNĂRE A BULGARIEI. — In comparaţie cu anul 1930, navigaţia fluvială bulgară a primului semestru al anului corent înregistrează o descreştere de 10%. In total au intrat 5320 de vase în porturile dunărene ale Bulgariei şi 5294 vase le-au părăsit. Cantitatea mărfurilor importate pe această cale se cifrează la 59155 tone, iar aceea a celor exportate la 113.947 tone. Un număr de 19.951 pasageri au părăsit porturile bulgare şi un număr de 20.056 pasageri au intrat în ele. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

NAVIGAŢIA PE DUNĂRE A JUGOSLAVIEI. — Cu toată mărirea reţelei, Navigaţia fluvială a Statului jugoslav a avut de înregis rat în primul semestru al anului curent o descreştere însemnată. Numărul şlepurilor încărcate a căzut de la 1157 în primul semestru al anului 1930 la 994, adică cu 14%. Volumul transporturilor exprimat în tone-kilome'ri a fost redus de la 277.550.000 la 196.460.000 sau cu 30%. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

ECOURI. — Cercurile financiare, precum şi şantirele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria şi Germania, cari obişnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcţii şi reparaţiuni de remorchere şi şlepuri, discută dispoziţia generală de a nu mai face astfel de operaţiuni pentru vasele înscrise la Căpităniile de Porturi din România.

Băncile care finanţau lucrările motivează această măsură prin faptul că, în România, instanţele de *Prize de Răsboi* funcţionează încă şi efectuiază capturi, aşa că planează nesiguranţa asupra vaselor în chestiune.

Faţă de această situaţie, starea de fapt a proprietăţei navelor în România se crede că nu este destul garantată, întru cât după 12 ani de la războiu se menţin încă măsuri excepţionale.

MIŞCAREA IN PORTURILE ROMÂNEŞTI. — Cererile de cereale din par'ea streinătăţii au fost foarte variabile, şi tocmai după 15 Octombrie s'a arătat un interes mai mare pentru tranzacţii.

In primul moment, cereri mai susţinute, s'a făcut de piaţa Franceză şi Belgiană. După toate probabilităţile se crede că, cererile se vor in'ensif'ca de către ţările importatoare, întrucât ultimele ştiri arată că recoltele sunt compromise, astfel că se poate spera în impuri mai bune. Dacă exportul maritim se manifestă slab, în schimb un fapt îmbucurător se întâmplă la traficul pe cursul superior al Dunării.

După scăderea observată în cursul lunei Septembrie, o nouă activitate s'a manifestat în cursul lunei Octombrie, cu tendinţe de urcare. Nu este exclus ca această activitate să crească în mod simţitor în vederea apropierii timpului rău. In special, cursele Viena şi Rechensburg sunt active, căci prin ele pornesc mari cantităţi de grâu şi porumb vechiu.

Această activitate a adus şi o uşoară urcare la navluri, astfel că până la Viena se plăteşte 4500—5000 lei, de vagon ; iar pentru şlepurile afectate ca deposit, în capacitate până la 750 de tone, 500 lei : iar peste 1000 tone 800—900 lei zilnic.

Preţul grâului este în creştere, al porumbului este ferm, oarzele şi secara în uşoară creştere ; iar fasolea începe a deveni căutată.

Pentru produsele petrolifere, situaţia este s'aţionară, tranzacţiile sunt normale, preţurile slabe.

DE LA INSPECTORATUL PORTURILOR. — Am primit la redacţ'a revistei cele două lucrări anuale de statistică întocmite de Inspectoratul General al Navigaţiei şi Porturilor : *Raport de mişcarea Porturilor şi Lista de navale comerciale.*

Aceste două volume trebue să fie consultate de toţi cei cari au nevoe de cunoştinţi şi date în legătură cu navigaţia şi comerţul românesc pe apă.

Odată cu aceste două lucrări am primit şi o foarte interesantă colecţie de instrucţii întocmite de d-l C. C-dor T. Mihuţu Insp. Gen. pentru siguranţa navigaţiei şi a vieţei pe apă. Acest material instructiv va servi pentru întocmirea unei viitoare legislaţii maritime şi fluviale.

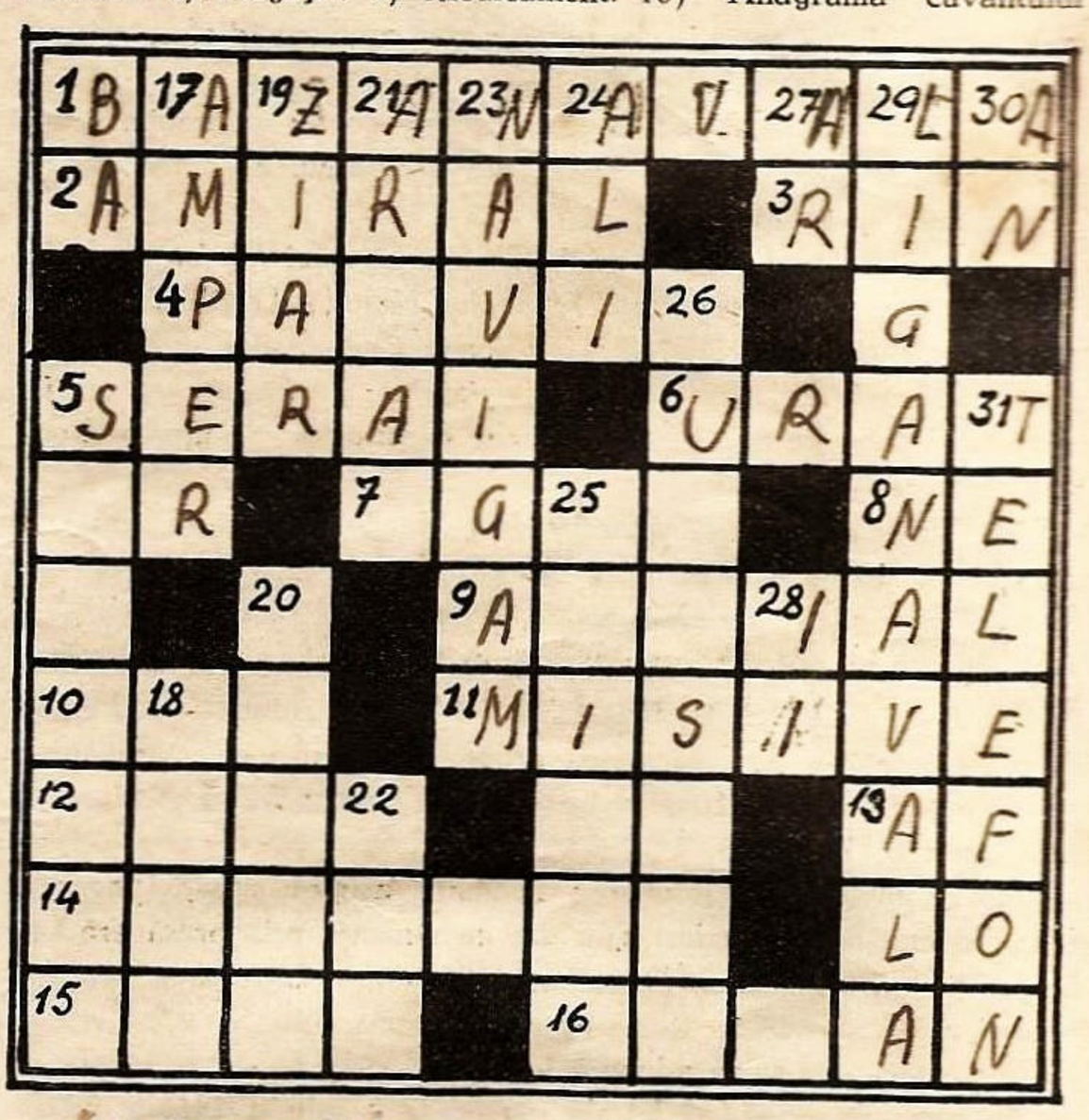
JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema I

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER

Orizontal : 1) Necesitate imperioasă pentru marina de război. 2) Grad înalt în erarhia marinărească. 3) Fluviu în Europa. 4) La orice templu. 5) In palatele sultanilor. 6) Felicitat. 7) Iniaţiale cunoscute. 8) Negaţie. 9) Medicament. 10) Anagrama cuvântului



cap. 11) Scrisori. 12) Joc naţional. 13) Notă muzicală (inv.). 14) Marinari naţionali. 15) Anagrama cuvântului aule. 16) Oraş în Franţa.

Vertical : 1) Negaţie. 5) Fenomen medical. 17) Măsură de electricitate. 18) Generator electric. 19) Organ de presă. 20) Nervus rerum. 21) Oraş în Franţa. 22) La joc de cărţi. 23) Mergeam pe mare. 24) Turc. 25) Numire pe franţuzeşte la saula ce ridică pânza. 26) Ce arată o idee. 27) Lucrez pământul. 28) Plantă textilă. 29) Organizaţie de propagandă marinărească. 30) Timp. 31) Aparat electric.

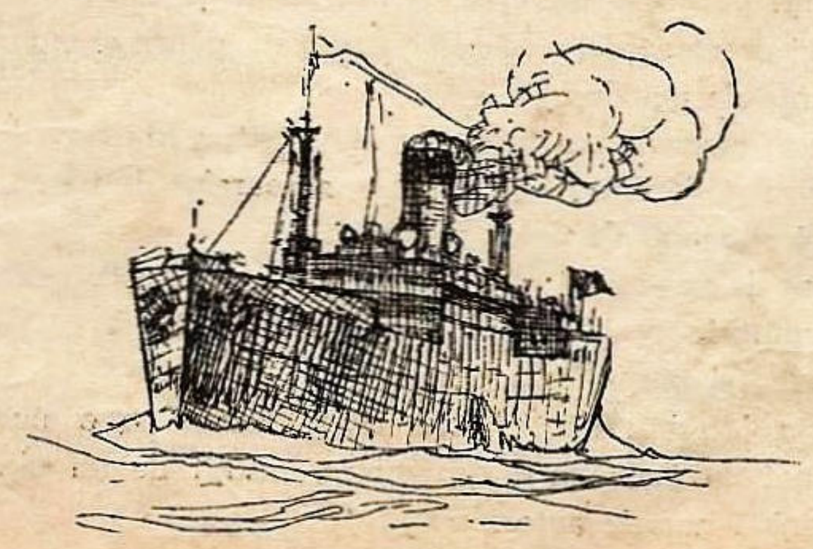
Notă. Colaborările la această rubrică trebue să îndeplinească următoarele condiţiuni :

1) Să aibă schiţele îngrijit desena'e în tuş.

2) Să conţie *numiri marinăreşti* sau *geografice* în legătură cu marina,

3) Să ocupe un spaţiu cât mai mic şi să rămâe totuşi citeţ.

In numărul viitor vom publica condiţiile concursului de jocuri, care începe cu problema de faţă.



POŞTA LIGEI NAVALE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, simţind nevoia de a se reorganiza pentru o mai largă desvoltare şi propăşire, urmează să ţină în toamna acestui an o adunare generală pentru schimbarea unor articole din Statute, cari s'au dovedit că îngreuiază funcţionarea societăţii noastre.

Pentru opera naţională începută, având nevoe de bunavoinţă, concursul şi devotamentul membrilor Ligii Navale, simţim de a noastră datorie să vă punem în curent cu cele ce voim a realiza, rugându-vă călduros a ne trimite, în scris, părerile şi sugestiile D-Voastre, asupra tuturor chestiunilor cari ar intra în sfera de activitate a Ligii Navale Române.

Până la o expunere mai largă în acest scop, ne grăbim a vă înainta din vreme o schiţă, numai, din programul de activitate ce ne propunem a înfăptui.

1. *Chestiunea Sediului Ligii*; 2. *Chestiunea unei Reviste a Ligii*; 3. *Chestiunea expoziţiei şi a Muzeului Naval*; 4 *Chestiuni de propagandă şi colaborare*; 5. *Chestiunea Cercetaşilor de apă*; 6. *Chestiunea Şcolilor, Salvării şi Canotajului*; 7. *Chestiunea sprijinirei comerţului pe apă*; 8. *Chestiunea drepturilor membrilor Ligii*; 9. *Chestiunea fondurilor*.

Liga Navală roagă stăruitor pe d-ni Membri rămaşi în urmă cu cotizaţia să achite din restanţă cel puţin pe ultimul an de oarece urmează a li se trimite revista.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franţa, pentru construcţia unui *submarin*. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ în scopul de a desvolta sportul nautic şi a îndruma, pe amatori şi cercetaşii de apă, a deschis un concurs, acordând un premiu de 10.000 lei, pentru cea mai bună scriere ca manual pentru amatori.

Lucrarea, trebue scrisă pe înţelesul tuturor, într'o formă uşoară şi agreabilă, fără a intra în amănunte technice, de oarece nu se adresează specialiştilor, ci amatorilor.

In trăsături generale, lucrarea, trebue să conţină :

1. Noţiuni de construcţia bărcilor cu lopeţi, pânze şi motor.
2. Elemente de matelotaj.
3. Vâslirea, manevra cu pânze pe fluvii şi pe Mare.
4. Manevra şi descrierea pe scurt a motoarelor de bărci.
5. Lumini şi reguli de drum pe apă.
6. Noţiuni de salvare, instrucţii, sfaturi marinăreşti, pentru navigatorii începători.
7. Păstrarea şi întreţinerea bărcilor.

Manuscrisul, trebue să fie scris citeţ; numai pe o singură pagină; semnat cu pseudonim sau motto, însoţit de un plic sigilat, care să conţină numele autorului.

Manuscrisul, premiat, rămâne proprietatea Ligii Navale, care-şi rezervă dreptul de a face modificări la imprimarea cărţei, şi care nu trebue să fie mai mare de 8 coale de tipar.

Manuscrisele, însoţite de plicuri cu numele autorilor, se primesc până la 1 Ianuarie 1932 la *Sediul Ligei Navale Române din Str. Aristide Briand (Fostă Regală) No. 16 Bucureşti*.

—xxx—

T A B L O Ú

De mişcarea pe apă a României în cursul anului 1930 cu vase fluviale, pe categorii de pavilioane, numeric, precum şi pe categorii de mărfuri încărcate şi descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	Vase				Mărfuri în tone greutate			
	Numeric		Tone registru		Cereale		Diverse	
	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite
Român	9.263	8.701	2.631.873	2.589.769	812.135	79.875	830.610	106.728
Austriac	593	439	201.856	178.868	47.276	38.014	44.804	109.250
Bulgar	110	237	11.494	19.253	11.883	1.594	5.13-	21.426
Bavarez	17	227	6.95.	87.162	—	12.221	3.131	106.761
Belgian	159	187	77.093	85.901	71.718	69.366	3.772	21.828
Ceho-Slovac	263	130	75.359	44.191	14.176	18.895	33.894	14.829
Englez	12	88	4.865	31.306	4.988	1.214	1.195	45.361
Elveţian		8		2.761				4.848
Francez	220	234	93.765	102.241	102.863	84.868	18.532	30.817
Grec	358	330	180.865	159.945	210.408	175·616	508	2.879
German	99	221	40.060	95.043	35,455	33 937	26.453	78.270
Italian	25	24	13 827	11.598	13.570	9.555	—	709
Iugo-Slav	341	419	281.524	191.165	137.252	4.040	4.116	207.996
Olandez	82	171	34.396	60.303	12.591	6.844	4.830	79.750
Turc		18		2.034				4.481
Ungar	310	212	117.305	85.483	51.743	33.687	33.089	61.181
Total	11.853	11.676	3.771.219	3.746,835	1.526.089	1.289.635	1.010.017	1.858.261

INTRAŢI

Pasageri	823,651
Bovine	172
Ovine	1,217
Cai	48
Păsări	6.780

EŞIŢI

Pasageri	813.586
Bovine	39
Ovine	9.429
Cai	30
Porci	6

T A B L O U

Cu vase maritime pe categorii de pavilioan, numeric şi în tone de registru, precum şi pe categorii de mărfuri încărcate şi descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	Vase				Mărfuri în tone greutate		
	Numeric		Tone registru		Diverse cereale		Diverse
	Intrate	Eşite	Intrate	Eşire	Intrate	Eşite	Eşite
Român	194	299	209.384	409.911	44.169	155.211	319.139
American	33	48	142.074	181.687	7.590	444	69.111
Bulgar	6	2	6.327	1.462	1.690	340	17.0 8
Belgian	3	15	9.965	57.941	3.277	19.203	47.1 3
Danez	12	31	24.956	80.385	4.614	51.168	24.7 4
Englez	151	500	366.466	1.356.413	57.402	869.284	717.121
Egiptean	33	45	61.949	109.894	13.513	2.9?7	102.411
Francez	67	149	166.985	323.481	7.826	70.990	151.0 1
Firlandez		9		29.175			44.82
German	63	135	165.384	351.172	40.148	94.305	204.2 1
Grec	37	480	37.398	1.033.847	35.256	712.911	248.96
Italian	279	689	756.326	1.898.631	71.974	705.312	812.95
Iugo-Slav		62		186.900		156.020	1.09
Lituanian		1		2.634		4.436	
Norvegian	27	141	65.178	344.234	14.434	198.992	225.205
Polonez		15		9.535		4.052	6.405
Peruvian		2		2.329			3.753
Spaniol		5		12.813		4.405	16.227
Suedez	14	51	30.506	117.158	2.774	34.692	28.475
Turc	8	56	2.519	41.244	592	13.18	30.352
Ungar		9		32.952		17.103	
Total	958	2892	2.211.289	7.056.730	312.730	2.307.189	3.261.114

INTRATI

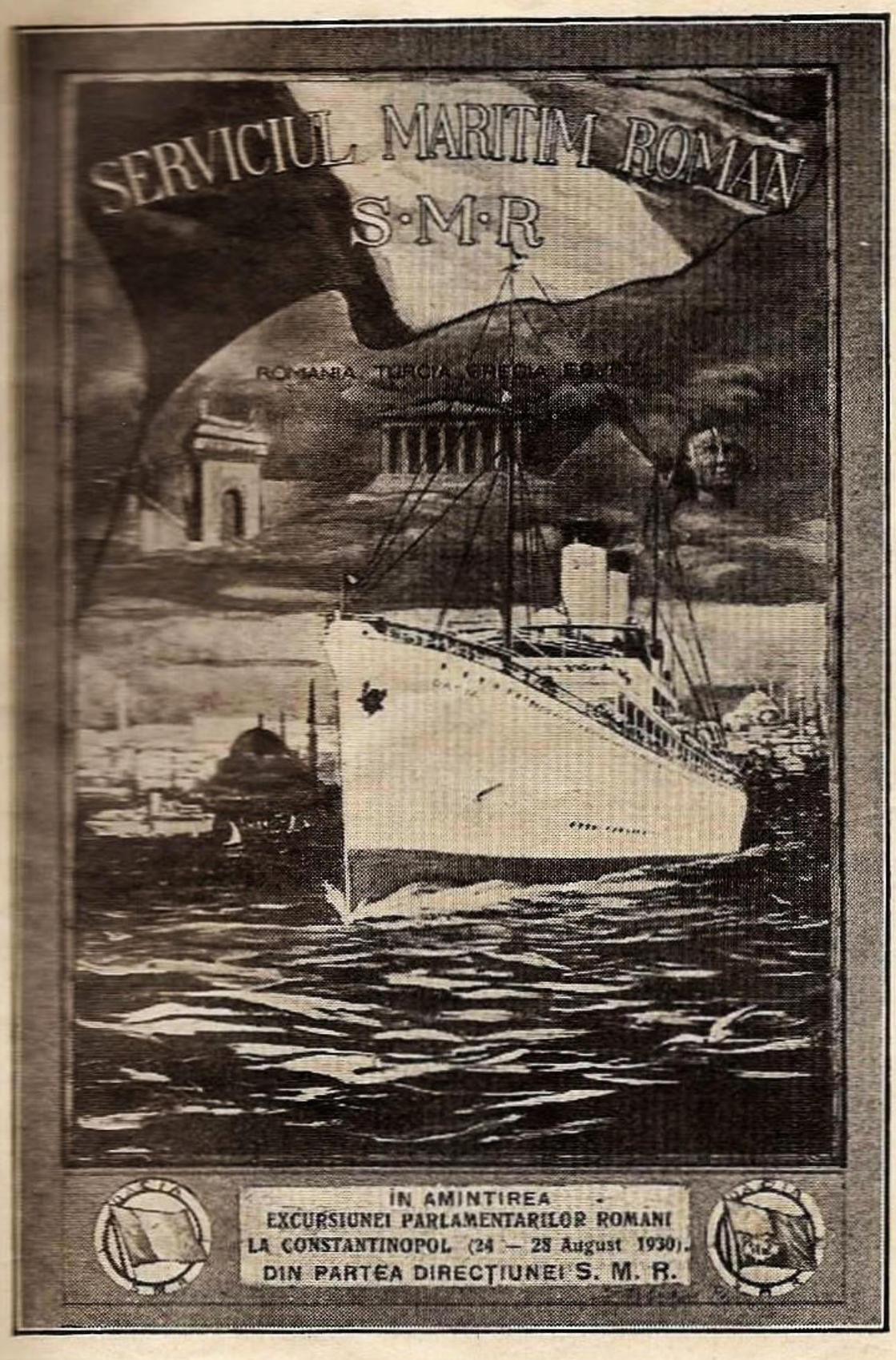
Pasageri	8.893

EŞITI

Pasageri	6.888
Bovine	1.243
Ovine	5.122
Cai	62

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Adr. Telegr. : SEMERE BUCAREST



ITINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Constanţa Plecare Joi ora 22	Istanbul Sosire Vineri ora 14	Istanbul Plecare Duminecă ora 10	Constanţa Sosire Luni ora 2
Principesa Maria . .	29 Oct.	30 Oct.	1 Noem.	2 Noem.
Principesa Maria . .	5 Noem.	6 Noem.	8 „	9 „
Principesa Maria . .	12 „	13 „	15 „	16 „
Principesa Maria . .	19 „	22 „	22 «	23 „
Principesa Maria . .	26 „	27 „	29 „	30 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

BILETE DE DUCERE

DELA	CLASA	PENTRU CONSTANŢA	PENTRU ISTANBUL	PENTRU PIREU	PENTRU ALEXANDRIA
CONSTANŢA	I	—	Lei 3200	Lei 6800	Lei 15200
	II	—	« 2400	« 4800	« 11000
	III	—	« 700	« 1400	« 2600
ISTANBUL	I	Lire T. 40	—	Lire T. 40	Lir. T. 140
	II	« 30	—	« 30	« 90
	III	« 8	—	« 6	« 20
PIREU	I	Dr. 3470	Dr. 1900	—	Dr. 2935
	II	« 2465	« 1340	—	« 2005
	III	« 685	« 350	—	« 360
ALEXANDRIA	I	P. T. 1800	P. T. 1400	P. T. 750	—
	II	« 1300	« 900	« 475	—
	III	« 300	« 200	« 80	—

ITINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	Constanţa Plecare Sâmbătă ora 22	Istanbul Sosire Duminică ora 14	Istanbul Plecare Luni ora 9,30	Pireu Sos. ora 10 Marţi Pl. ora 18	Alexandria Sosire Joi ora 8	Alexandria Plecare Duminică ora 15	Pireu Sos. ora 8 Marţi Pl. ora 13	Istanbul Sosire Miercuri ora 15	Istanbul Plecare Joi ora 10	Constanţa Sosire Vineri ora 2
Dacia	31 Oct.	1 Noem.	2 Noem.	3 Noem.	5 Noem.	8 Noem.	10 Noem.	11 Noem.	12 Noem.	13 Noem.
România	7 Noem.	8 »	9 »	10 »	12 »	15 »	17 »	18 »	19 »	20 »
Dacia	14 »	15 »	16 »	17 »	19 »	22 »	24 »	25 »	26 »	27 »
România	21 »	22 »	23 »	24 »	26 »	29 »	1 Dec.	2 Dec.	3 Dec.	4 Dec.
Dacia	28 »	29 »	30 »	1 Dec.	3 Dec.	6 Dec.	3 «	9 »	10 »	14 »

BILETE DE DUCERE ŞI INTOARCERE

DE LA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE			
		CONSTANŢA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANŢA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
PIREU	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr. 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR

CONSTANŢA PORT-FETEŞTI-BUCUREŞTI NORD

$6.^{10}$	$7.^{00}$	—	—	—	Plec.	CONS/ŢA-P.	Sos.	—	—	—	$20.^{55}$	$20.^{55}$
$6.^{20}$	$7.^{10}$	$14.^{13}$	$19.^{40}$	$23.^{05}$	„	CONS/ŢA-O	„	$7.^{03}$	$10.^{15}$	$13.^{55}$	$20.^{16}$	$20.^{45}$
$7.^{26}$	$8.^{02}$	$15.^{21}$	—	$0.^{19}$	„	MEDJIDIA	„	$6.^{56}$	—	$12.^{49}$	$19.^{14}$	$19.^{56}$
$8.^{33}$	$8.^{59}$	$16.^{35}$	—	$1.^{34}$	Sos.	FETEŞTI	Plec.	$4.^{41}$	—	$11.^{36}$	$18.^{11}$	$19.^{11}$
$12.^{42}$	$11.^{20}$	$20.^{42}$	$23.^{10}$	$5.^{41}$	„	BUCUREŞTI	„	$0.^{30}$	$6.^{45}$	$7.^{30}$	$14.^{42}$	$16.^{45}$

La trenurile care pleacă din Constanta la $7.^{10}$ şi $19.^{40}$ şi din Bucureşti-Nord la $6.^{45}$ şi $16.^{45}$ se ataşează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanţa la $23.^{05}$ şi din Bucureşti a $0.^{30}$, câte un vagon de dormit de clasa 1-a şi 2-a.

CONS/ŢA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAŢI

$4.^{30}$	$11.^{10}$	—	Plec.	**CONS/ŢA-Port	Sos.	—	$17.^{32}$	$20.^{55}$
$4.^{35}$	$11.^{18}$	$14.^{13}$	«	CONS/ŢA-Oraş	«	$13.^{55}$	$17.^{25}$	$20.^{45}$
$6.^{23}$	$14.^{07}$	$17.^{05}$	«	FETEŞTI	«	$10.^{36}$	$14.^{37}$	$18.^{35}$
$8.^{42}$	$16.^{47}$	$19.^{45}$	Sos.	FĂUREI	Plec.	$7.^{13}$	$11.^{55}$	$16.^{00}$
$8.^{42}$	$16.^{59}$	$20.^{14}$	Plec.	Făurei	Sos.	$7.^{00}$	$11.^{44}$	$15.^{49}$
$9.^{22}$	$17.^{55}$	$21.^{10}$	Sos.	Buzău	Plec.	$6.^{10}$	$10.^{50}$	$15.^{10}$
$9.^{36}$	$20.^{02}$	$1.^{09}$	Plec.	Buzău	Sos.	$3.^{48}$	$10.^{15}$	$14.^{10}$
$18.^{00}$	$5.^{56}$	$12.^{55}$	Sos.	Gr. Ghica V. (fr. r.)	«	$12.^{56}$	$22\,^{50}$	$5.^{15}$
$18.^{43}$	$6.^{25}$	$12.^{22}$	«	Sniatyn (fr. pol.)	«	$12.^{14}$	$22.^{23}$	$4.^{23}$
$33.^{03}$	$11.^{12}$	$18.^{20}$	«	Lwów	Plec.	$8.^{10}$	$18.^{25}$	$0.^{26}$
$8.^{24}$	$23.^{12}$	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	$22.^{30}$	—	$14.^{56}$
$8,^{42}$	$16.^{59}$	$20.^{14}$	Plec.	Făurei	Sos.	$6.^{60}$	$11.^{44}$	$15.^{49}$
$9.^{22}$	$17.^{55}$	$21.^{10}$	Sos.	Buzău	Plec.	$6.^{10}$	$10.^{50}$	$15.^{10}$
$9.^{39}$	$20.^{02}$	$1.^{09}$	Plec.	Buzău	Sos.	$2.^{48}$	$10.^{15}$	$14.^{10}$
$18.^{00}$	$5.^{56}$	$12.^{55}$	Sos.	Gr. Chica Vodă	«	$14.^{00}$	$23.^{43}$	$5.^{24}$
$18.^{42}$	$6.^{25}$	$13.^{33}$	«	Sniatyn	«	$12.^{44}$	$22.^{38}$	$5.^{03}$
$7.^{26}$	$19.^{41}$	—	«	Katowice	Plec.	—	$10.^{30}$	$16.^{06}$
$11.^{07}$	$23.^{54}$	—	«	Breslau	«	—	$6.^{08}$	$12.^{26}$
$16.^{34}$	$7.^{20}$	—	«	Berlin (Friedr. Str.)	«	—	$23.^{25}$	$7.^{65}$
—	$7.^{50}$	$12.^{48}$	«	*Praha (Wilsonovo)	«	$14.^{00}$	$22.^{15}$	—
—	$6.^{40}$	$11.^{25}$	Sos.	*Wien	Plec.	$15.^{35}$	$23.^{10}$	—
$9.^{24}$	$17.^{06}$	$20.^{02}$	Plec.	FĂUREI	Sos.	$7.^{41}$	$8.^{55}$	$16.^{02}$
$10.^{14}$	$18.^{23}$	$21.^{20}$	Sos.	BRĂILA	Plec.	$6.^{51}$	$7.^{23}$	$14.^{20}$
$10.^{55}$	$19.^{25}$	$22.^{30}$	Sos.	GALAŢI	Plec.	$6.^{10}$	$6.^{22}$	$13.^{18}$

* Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** **Trenurile cari circulă între Bucureşti şi Constanţa-oraş, sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare şi de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.**

Instrucţiuni pentru aplicarea tarifului de bilete

Preţul biletelor. Preţul clasei I-a dă dreptul la un loc în cabinele de pe puntea inferioară a vapoarelor. Pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală sau de promenadă se percepe un supliment de 10% sau 1%, iar pentru locurile din cabinele de lux 25%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

Preţurile clasei a 2-a sunt valabile pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală. Pentru locurile cabinelor de pe puntea de promenadă se percepe un supliment de 10%.

In preţul biletelor de călătorie sunt cuprinse toate taxele impuse călătorilor de către autorităţile porturilor de îmbarcare şi de debarcare.

Hrana. Preţul biletelor de clasa I-a şi a II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi.

Copii. Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75% din preţul net al biletului şi integral taxele impuse călătorilor de către autorităţile porturilor de îmbarcare şi de debarcare. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 anii, numai unul din ei este scutit de bilet pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul net al biletului.

Familii. Familiile compuse din 3 persoane adulţe călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului net al biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15% iar cele compuse din 5 până la 10 persoane de 20%.

Familiile compuse din 3 persoane adulte cari cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului net al biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulţe şi mai mult de o reducere de 50%.

Voiajori de comerţ şi artişti. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului net al biletului artiştilor de teatru cari vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

Turişti. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane beneficiază de reduceri speciale. Aceste reduceri se fixează exclusiv de Direcţiunea S. M. R.

Bilete de ducere şi întoarcere. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului net al biletului de întoarcere pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra preţului net al biletului de întoarcere osebit de reducerile pentru copii menţionate mai sus.

Biletele de întoarcere sunt valabile 90 zile dela data emiterei lor.

Viza paşapoartelor. Intrarea în Turcia, în Grecia şi în Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Legătură cu trenurile. Vapoarele sunt în legătură la Constanţa şi Bucureşti cu trenurile accelerate şi de lux dela şi pentru principalele staţiuni din străinătate.

ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 2 **Decembrie 1931**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

O conferință a Mării . . . . . Emanoil Bucuța
Navigația Dunăreană . . . . . C=dor Teodorescu Angelo
Pescuitul în Marea Neagră . . . . . Ciorpac
Navigația pe Dunăre în timpul iernii . . . . . Ing. Vasilescu
Un port de yachting la Constanța . . . . . Alex. Daia
Literatură . . . . . Jean Bart
Bărci, șalupe, yachturi . . . . . Timonier

Cronica: *Conferințe Internaționale pentru munca marițimă; Ce poate face o Ligă Navală; Caravela lui Columb; Miraculoase lucrări sub apă.*

Pe marginea cărților: *Le cuirassé* „Philantropie" *și* „Le Trident"; *Din memoriile amiralului* Von Tirpitz.

Informații; Noutăți; Piața; Poștă; Jocuri.

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

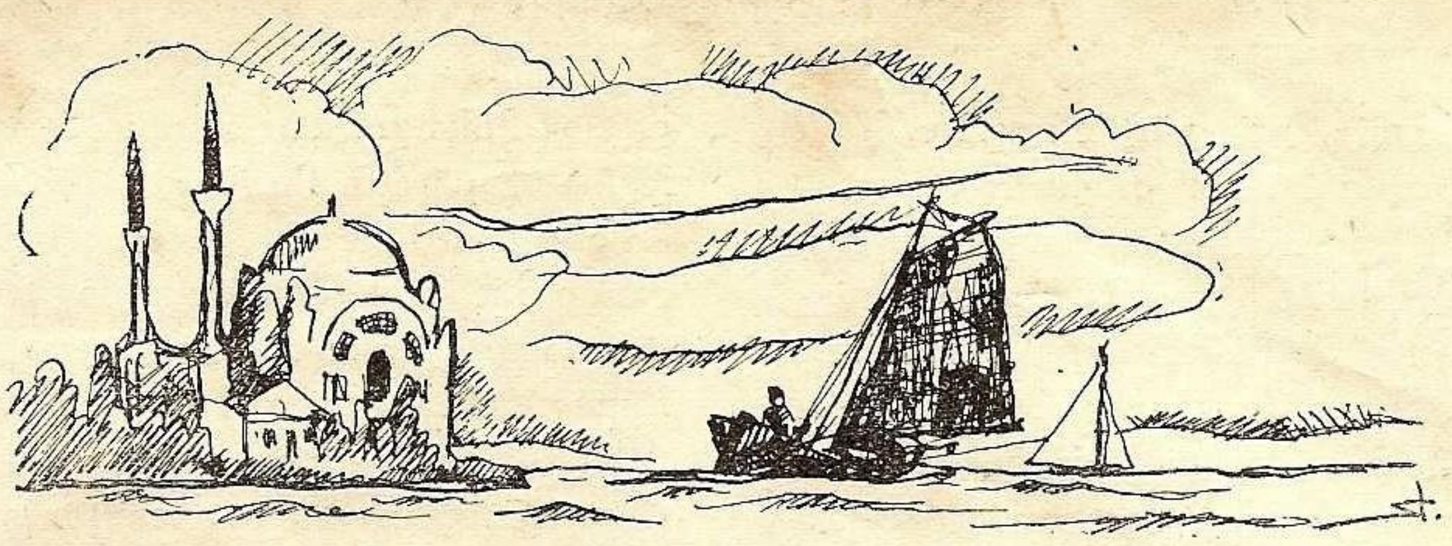
Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI

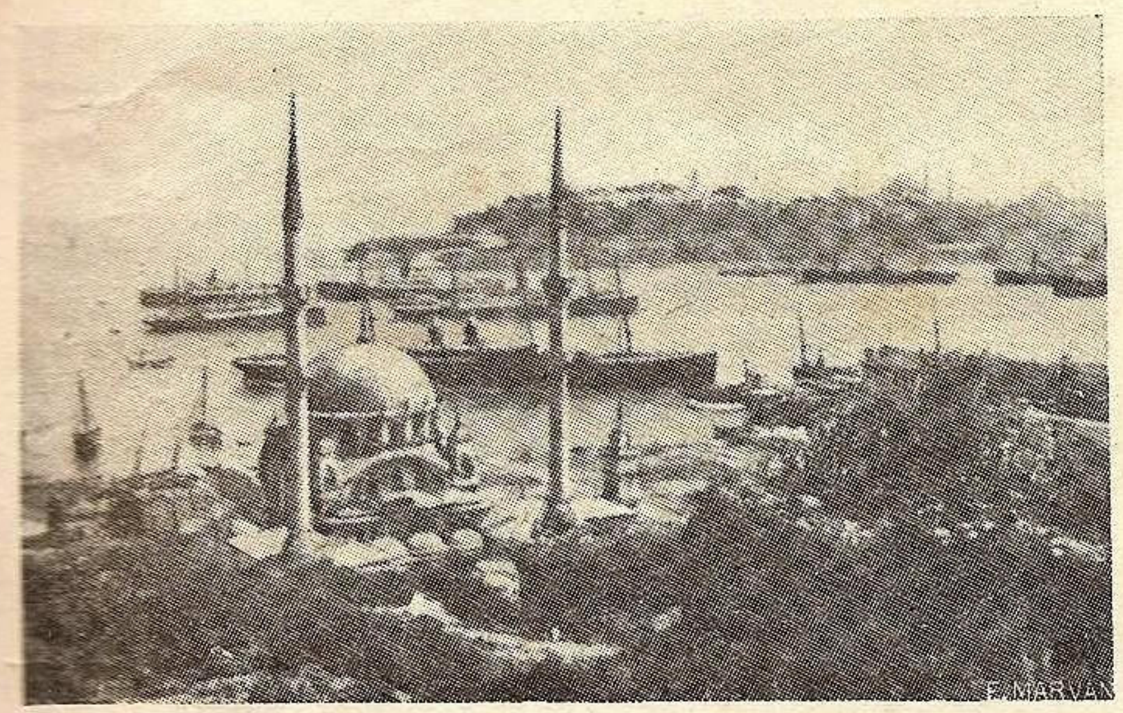


O CONFERINŢĂ A MĂRII

In cele două conferinţe balcanice ţinute până acum, la Atena şi la Istanbul, pentru apropierea ţărilor peninsulei, Marea a fost mereu prezentă. Ea nu putea fi uitată. Locurile şi oamenii de-aici au mai fost în multe rânduri uniţi, fie de Bizanţ, fie de Turci. Unirea cea mai veche a înfăptuit-o însă tot Marea, Pontul acela Euxin care purta navele cu vâsle ale Elenilor până unde se băteau munţii în capete, sfâşia vulturul lui Zevs din ficaţii lui Prometeu, păzea balaurul lâna de aur sau veneau dinăuntrul ţării Sciţii pe cai mici şi zbârliţi până la schelele apei ca să vândă şi să cumpere. Aceasta cel puţin pe latura răsăriteană a peninsulei. Dincolo, în părţile Itacei lui Ulise şi până pe coastele Ilirilor şi Dalmaţilor, Elenii erau la ei acasă. Marea a fost într'adevăr ca o zare de civilizaţie de jur împrejurul acestor pământuri, pline de munţi, de păduri ,de smârcuri şi de grozave legende. Ea e chemată să le mai apropie odată.

Dintre cele şase comisii în care lucrează membrii conferinţei, e una cu deosebire atrăgătoare : aceea a comunicaţiilor. Ea îşi va adăuga pe viitor şi specialişti pentru problemele legăturilor pe apă. Deocamdată s'a amintit, mai mult în formă de deziderat, de organizarea, prin serviciile de stat sau de companii particulare, a unor curse regulate între porturile diferitelor ţări. Eu mă gândeam la greutatea astăzi a unei călătorii pe apă dela Brăila la Constanţa, sau deadreptul la neputinţa ei între Constanţa şi Mangalia sau Balcic şi mi-era aproape teamă să nu se discute cumva problema cea mare şi să se ajungă la cine ştie ce încheeri îndrăsneţe. Ţară cu peste 400 kilometri de coastă, noi n'am făcut decât prea puţin pentru înviorarea ei. Constanţa e un dar al Regelui Carol I, ca o urmare a aşezării noastre temeinice în Dobrogea. Peste cincizeci de ani au trecut de-atunci fără o nouă faptă, de aceeaş putere, care să dovedească înţelegerea noastră pentru Mare.

Din mijlocul comisiei de comunicaţii a ieşit încă de anul trecut o Federaţie turistică balcanică. Ea a început să lucreze foarte vioiu. Trei ani reşedinţa şi preşedintele



Vederi din Stambul.

i le dă Istanbulul. Reşid Savfet bey a fost o alegere cu noroc. Cine l-a cunoscut, ca mine, atât în discuţia şedinţelor cât şi în adunările intime, a rămas cu amintirea unui om îndrăgostit de rostul care i s'a încredinţat, hotărît să facă neapărat ceva, oricare ar fi greutăţile, şi de-o curtenie zâmbitoare într'adevăr rară. E drept că activitatea Federaţiei şi a preşedintelui ei se îndreaptă numai spre drumurile de uscat, şi în deosebi spre cele de automobil.

Ea însă nu priveşte mai puţin şi interesele româneşti dunărene şi maritime. Iată cum.

Reşid Savfet Bey a făcut de curând o călătorie în Europa, cu popas în multe ţări, ca să împlinească una din dorinţele Federaţiei. Trebue să se urmărească adică înfiinţarea unui birou de călătorie şi de propagandă, car

să atragă pe drumeţii lumii şi prin părţile noastre. Nu e locul aci să arăt nici constatări, nici propuneri de realizare. E destul dacă voiu spune că un biurou propriu n'ar fi potrivit, pentrucă ar costa prea mult şi n'ar avea niciodată puterea de contact şi de înrâurire, pe care o are o instituţie ca Wagons Lits sau Cook. In cele din urmă se va căuta o colaborare cu ele. Organizarea aceasta turistică înglobează însă în complexul ei atât peninsula continentală cât şi peninsula maritimă. Una din cele dintâi chestiuni ridicate a fost, de pildă, aceea a podului peste Dunăre, a celor două poduri, unul spre Iugoslavia şi al doilea spre Bulgaria. Amândouă trebue să plece dela noi şi să ne lege cu Adriatica şi cu Bosforul şi Arhipelagul.

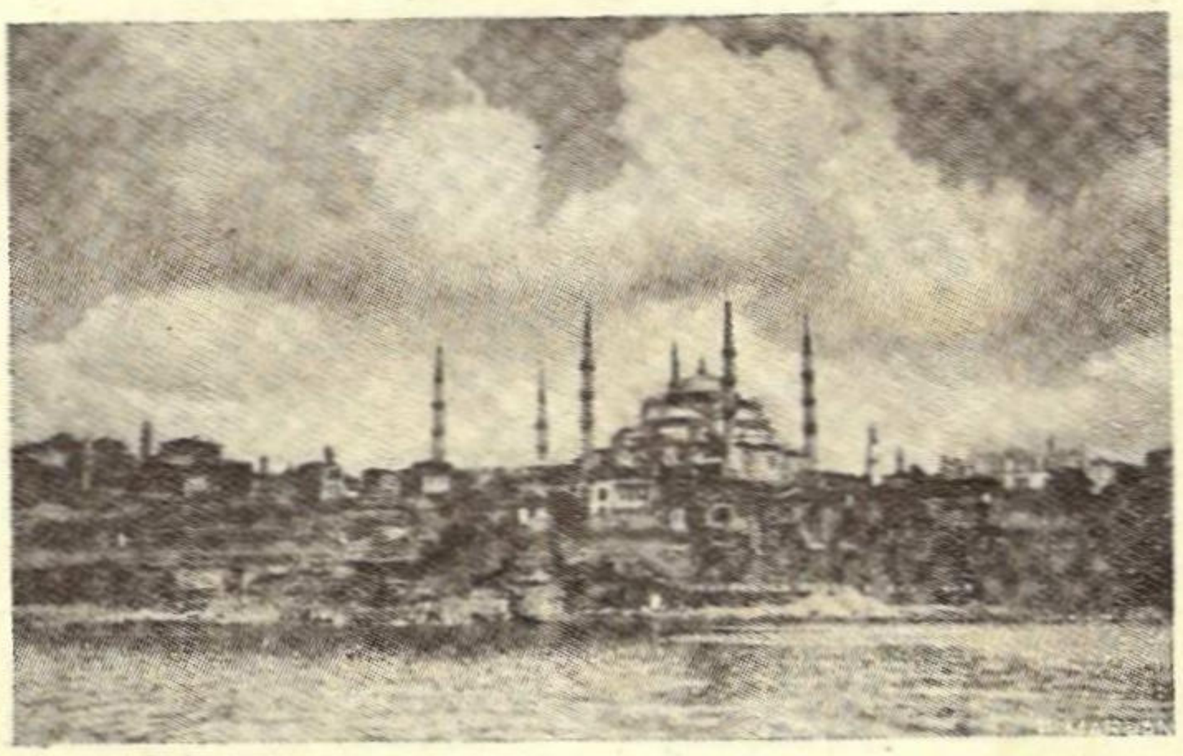
Dunărea capătă, aş putea zice, zilele acestea un nou pod. E podul dela Panciova, care uneşte Belgradul şi Serbia veche de Banatul sârbesc. O nouă legătură mult mai dreaptă se deschide şi pentru România, fie pe la Timişoara, fie pe la Reşiţa, atunci când ne vom hotărî să străpungem munţii dintre valea Cernei şi valea Timişului

Podul peste Cornul de Aur.

şi dintre valea Bârzavei, ca să ajungem mai repede, şi mai sigur, la marile uzine şi topitorii de fier.

Dar podul dela Panciova are pentru noi şi însemnătatea unei lecţii. Ne-am desvăţat de lucrările puternice, care birue natura, dau încredere în propriile puteri şi înmulţesc avuţia poporului. La noi podul peste Dunăre de la Feteşti la Cernavoda e de poveste şi, ca şi versul poetului, parcă ar fi dela o mie patrusute. Parcă ne ferim să-i dăm tovarăş, ca să nu-i stricăm singurătatea lui simbolică. Sârbii au acum trei poduri măreţe mai în acelaş loc. Cel din urmă, care a fost ridicat de Germani din despăgubirile de răsboiu, ar fi costat 330 de milioane de dinari sau un miliard de lei. Mai trebue să se întărească malul de dincoace şi să se zidească un dig, pentrucă tot teritoriul e inundabil, şi trenurile vor putea trece încă odată fluviul, care nouă ne face, pentru o ispravă asemănătoare, atâta spaimă. Nu ştiu ce se va alege de proiectatul pod la Giurgiu, pentru care ar pune bani, pe lângă noi, şi Bulgarii şi Polonezii, dar stăruiu să cred că suntem datori să legăm neapărat malurile româneşti ale Dunării undeva în dreptul Cadrilaterului. Acest pământ preţios, care ne dă încă o bucată de Dunăre şi de ţărm de Mare, rămâne şi mai departe izolat de marile centre de viaţă românească. Până când nu-l vom introduce în alt sistem de circulaţie, dela Răsărit la Apus, decât cel de azi, dela Miazăzi la Miazănoapte, nu-l vom avea într'adevăr. Oltenita şi Turtucaia fac aproape un singur port al judeţului Ilfov şi al Bucureştiului şi ţin ca de un mâner cele două judeţe cu care România s'a sporit în 1913. Aici trebue aruncat podul cel nou, atât pentru cale ferată cât şi pentru automobile şi călători cu piciorul, cu rosturi interne şi nu internaţionale, dar putându-le foarte bine mulţumi şi pe acestea printr'o legătură spre Rusciuc. Pilda Sârbilor dela Panciova nu trebue pierdută.

Altminteri, conferinţa s'a desvoltat cu ştiinţă într'un cadru de apă. Drumul spre Yildiz Kiosk, unde se ţineau şedinţele, ducea pe marginea celei mai albastre mări din



Vedere din Stambul.

lume, cu vedenia Asiei în faţă şi a turnului lui Leandru, înotătorul fără moarte al antichităţii. Câte odată un vas alb înainta încet prin mijloc, venind din Miazănoapte şi, cu toată depărtarea, deosebeam culorile pavilionului român, şi, după siluetă, pe „Principesa Maria" sau „Regele Carol". Altădată, în sânul de Bosfor de sub noi, bubuia tunul dela vase cenuşii de răsboiu îmbrăcate în semnale de toate felurile, şi ştiam că alte distrugătoare au sosit pentru flota turcească şi sunt primite cu alaiu. Mintea şi braţul Turciei s'au retras la Ancara, pe podişul păzit de plugarii şi de ciobanii credincioşi, dar grija Mării rămâne o grijă de zi şi de noapte. In golful lung de zeci şi de zeci de kilometri al Mării de Marmara dela Ismid e vorba să se aşeze cea mai largă şi mai bine apărată bază navală a Răsăritului.

Trei mari plimbări s'au făcut, ca întregire a conferinţei : una a dus în miezul Asiei Mici, la noua capitală, unde apare în trăsături tari noua Turcie, dar celelalte două

...ost expediţii maritime. Cea dintâi a trecut pe lângă ...mul european, cu cheurile, verdeaţa şi turnurile ...ale Therapiei. Ne-am oprit, într'o răbufnitură de ...de Sud care ridica valuri, la marginea cu nesfârşit ...a Mării Negre. Caicuri mari de pescari, cu pân-...ul aşezat sus pe crucea unei prăjini, s'au apropiat de ...şi s'au prins c'o svârlitură de cange, numai atât cât ...ă urce pe punte, repede şi pe neaşteptate, într'o a-...ţare ca de piraţi, zeci şi zeci de scrumbii albastre. Era ...ul lor, acelui vapor al păcii venit până între plasele şi ...ligele meseriei de larg şi de primejdii. Intoarcerea s'a ...făcut pe ţărmul asiatic şi cu popasul de basm din o mie ...şi una de nopţi dela Beylerbey, palatul de marmură şi de ...decor arab al Impărătesei Eugenia. Cea deadoua plim-...bare ne-a dus în insulele Prinkipo, cu amintirile pentru ...ori ale lui Ion Ghica, iar pentru toţi ale aşezării lui Troţki. ...Am văzut în marginea şoselei, care face înconjurul in-...sulei celei mari, vila lui arsă, cu o coloană turtită ionică ...rămasă. O gură rea de grec din Istanbul, pe care îl aveam ...în bruşca noastră cu coviltir, pretindea că vestitul refugiat ...sau exilat sovietic şi-ar fi dat singur foc la casă, numai ...ca să poată încasa uriaşa sumă cu care îşi asigurase ma-...nuscrisele. Timeo Danaos... *Yachting Clubul* turc ne-a ...dat acolo o gustare şi un apus de soare neuitat. Preşe-...dintele şi membrii împărţeau pe la mese din panere îm-...pletite şi întinse ca nişte tăvi, celor vreo douăsute de oaspeţi, flori, flori, flori. Buchetelul meu alb l-am adus cu mine. In el văd mereu Marea de-atunci şi zâmbetul oamenilor cari mi l-au dat. Se lasă seara. Se aprind luminile pe apă. Constantinopolul ne chiamă. Farul mişcător din provă luminează calea şi prinde câteodată în fâşia albă de văpae, ca un precipitat care se topeşte din nou în neguri şi e parcă numai o amăgire că l-am ocoli, câte un barcaz cu pânza pe o parte, umflată. Sunt drumeţii tainici ai nopţii, spre ţărmii cei de demult ai miturilor. Toate stau ascunse în buchetelul alb căpătat atunci, din care ies şi în care intră la un suspin.

Am vorbit acolo şi în alte părţi pentru o conlucrare cu oamenii dela noi legaţi de viaţa de apă. Şi am întâmpinat cea mai mare bunăvoinţă. Intâile lucruri mici au şi fost propuse. Ne trebue nişte pueţi de pini şi de chiparoşi, aproape aclimatizaţi, pentru pripoarele şi firidele Balcicului. Dacă ar prinde, ar fi ca o continuare a peisagiilor dela Eyub şi dela Therapia. Vrem nişte planuri ale porturilor turceşti din Marea Neagră pentru secţia cu asemenea cuprins a plănuitului muzeu al Ligii Navale Române. Dorim o excursie pe un vapor a Yachting Clubului constantinopolitan la Constanţa, ca să întoarcem buchetelele de flori cu ispite de Răsărit, care ne urmăresc. Ne trebue, vrem, dorim... Marea Neagră se poleeşte la soare şi aşteaptă catargele care s'o umple de viaţă şi de belşug.

EMANOIL BUCUŢA

NAVIGAŢIA DUNĂREANĂ

Am arătat în numărul trecut al revistei care sunt obstacolele naturale şi politice ce s'au opus la desvoltarea navigaţiei naţionale pe Dunăre.

Să vedem acum ce trebue să facem pentru a înlătura acele obstacole, şi 'n consecinţă care trebue să ne fie politica noastră în *chestia Dunărei.*

Prima datorie este de a duce o politică sinceră de colaborare cu statele riverane pentru a transforma acest mare fluviu într'o arteră de navigaţie spre folosul tuturor. In acelaş timp trebue să urmărim aplicarea principiilor de drept public european, ce au fost consacrate de congresul din Viena la 1815, şi apărarea drepturilor noastre de suveranitate pe acest mare fluviu care ne scaldă ţara.

Să ştie, dar noi o repetăm mereu, că Dunărea trebue considerată ca una din marile noastre bogăţii naţionale. Gurile acestui fluviu formează puntea de trecere dintre centrul Europei şi Orient cu Extremul-Orient. Noi suntem stăpâni pe aproape jumătate din lungimea navigabilă a fluviului ca şi pe aproape o treime din bazinul ei, putem spune deci, fără exagerare, că având Dunărea la dispoziţie am fost înzestraţi cu un adevărat dar al naturei.

Avem deci şi datoria de a pune în valoare această mare arteră de navigaţiune, urmărind satisfacerea tuturor intereselor ce decurg din situaţia noastră geografică, interese pe care le putem rezuma astfel:

a) Scurgerea pe această cale a bogăţiilor şi a produselor muncei noastre naţionale.

Şlepuri remorcate.

b) Schimbul produselor între diversele popoare din centrul European şi Orient pe calea apei.

c) O mare posibilitate de activitate şi câştig pentru populaţiunea riverană, ocazionată de circulaţiunea con-

ţinuă a produselor naţionale sau a celor de transit spre Orient.

Pentru satisfacerea acestor mari interese, trebue făcut orice sacrificiu în vederea de a realiza o cât mai bună navigabilitate a Dunărei, pentru a putea atrage transporturile şi comerţul pe această cale.

Dar, de această posibilitate este legată desvoltarea marinei noastre Dunărene, fără de care nu putem inaugura o politică sănătoasă de apărarea tutulor intereselor noastre naţionale.

De aci, necesitatea imperioasă ca ţara noastră să dispună de o flotă comercială fluvială, cât mai numeroasă şi cât mai bine organizată, spre a putea rezista cu succes concurenţei companiilor străine, şi mai ales cartelului în care s'au întrunit toate aceste companii, aşa precum am arătat în numărul trecut al revistei noastre.

Parcul de vase fluviale sub pavilionul naţional aparţine *„Serviciului de navigaţiune fluvială"* (N. F. R.) proprietate a Statului, *Societăţei de navigaţiune (S. R. D.)*, şi în fine unor societăţi mai mici ca şi diferiţilor armatori particulari.

Tabloul de mai jos ne indică, numărul, specia, capacitatea şi forţa în cai indicaţi.

sunt organizate în societăţi cu administraţie proprie, şi conducere capabilă de a corespunde la toate exigenţele transporturilor de cereale, produse petrolifere, lemnărie, materiale grele, etc.

Toate celelalte vase aparţin unor mici societăţi, sau direct armatorilor particulari, cari nu pot satisface decât unele transporturi, şi acelea cu mari greutăţi.

Dacă cercetăm şi vasele din tabloul II, ce aparţin armatorilor străini locuind pe teritoriul nostru, şi a căror interese se confundă cu ale noastre, vedem că proporţia de 50% a vaselor organizate în mari societăţi scade simţitor.

In această situaţie societăţile şi armatorii îşi fac între ei o concurenţă distrugătoare, fără a se putea opune cu nimic concurenţei. Societăţile străine ce au sediul în ţările de pe Dunărea-de-sus (Dela Buziaş până dincolo de Regensburg) adică societăţile germane, austriace, ungare, jugoslave şi cehoslovace.

Este de remarcat că aproape 90% din vasele aparţinând Statelor din Dunărea-de-Sus sunt organizate în societăţi puternice, conduse de oameni cu o veche experienţă, unele cu o existenţă de peste o sută de ani, cu un material navigant continuu reînoit, şi în fine dispunând de peste 700.000 tone în şlepuri şi tancuri.

Cui aparţine	Vase călători		Remorchere		Şlepuri		Pletine şi ceamuri		Tancuri		Observaţii
	No.	H. P.	No.	H. P.	No.	Tonagiu	No.	Tonagiu	No.	Tonagiu	
N. F. R. . . .	20	6.530	23	11.580	142	97.812	13	3.653	12	5.080	
S. R. D. . . .	4	1.950	18	5.180	57	64.308	—	—	27	17.404	
Mici societăţi şi armători partic.	7	1.260	44	9.695	240	220.533	62	37.599	25	23.801	
Total	31	9.740	85	26.455	439	382.653	75	41.252	64	46.285	

Tot în Dunărea de jos mai trebuesc comptate şi vasele cu pavilion străin ale armatorilor ce locuesc în ţara noastră şi a căror interese sunt legate de teritoriul nostru naţional.

In tabloul de mai jos indicăm pavilionul ce poartă, numărul, specia, capacitatea şi forţa în cai indicaţi.

Toate aceste societăţi reunite într'un cartel, acaparează majoritatea transporturilor pe Dunăre şi aproape exclusiv al produselor noastre destinate a fi exportate în ţările din Dunărea-de-sus.

Statul nostru până acum nu şi-a manifestat nici o politică şi nici o concepţie bine definită în chestia transporturilor pe apă, cu toate că este şi proprietarul a două Servicii de transport, unul fluvial şi altul maritim (N. F. R. şi S. M. R.).

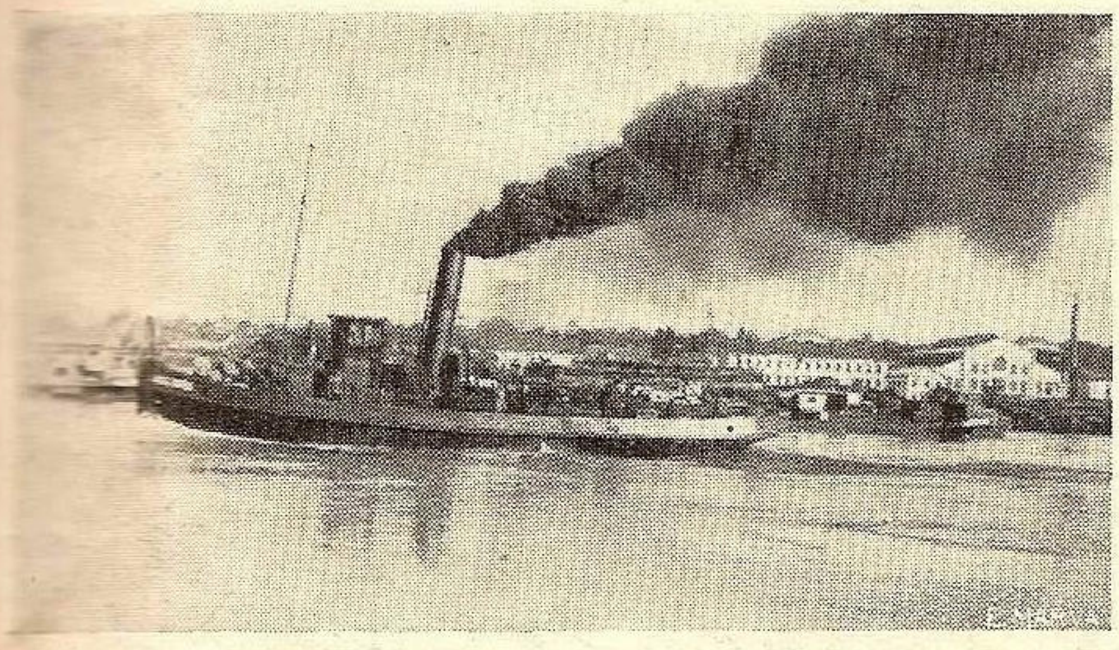
Pavilionul	Şlepuri		Tancuri		Remorcher		Tancuri şi şlepuri cu motor		Observaţii
	No.	Tonaj	No.	Tonaj	No.	H. P. m.	No.	H. P. m.	
Francez . . .	67	57.588	11	9.301	13	5.016	—	—	
Ellen	64	70.448	—	—	35	7,879	2	360	
Belgian . . .	29	35.082	6	5.917	6	2.205			
Englez . . .	6	4.478	6	4.643	2	375	3	1.500	
Italian . . .	4	5.132	—	—	4	1.550	1	500	
Austriac . . .	2	3.008	—	—	—	—	—	—	
Olandez . . .	1	1.518	—	—	—	—	—	—	
Total	173	177.254	23	19.861	60	17.025	6	2.360	

Din examinarea tabloului No. 1 vom constata că totalul vaselor existente la Dunărea-de-Jos (adică porţiunea între Buziaş şi gurile Dunărei) şi aflate sub pavilion naţional, numai circa 50%, adică N. F. R. şi S. R. D.

In această ordine de idei, rezultă necesitatea imperioasă pentru noi ca întreprinderile naționale de transporturi pe apă, să se unească între ele spre a se putea pe deoparte consolida, organiza și complecta materialul, iar pe de alta să poată înfrunta concurența societăților străine.

„Legea pentru punerea în valoare a întreprinderilor Statului", ușurează crearea unei *Regii mixte* comercializate prin fuzionarea N. F. R. și S. R. D., fuziune care trebue să constitue cea dintâiu unire între aceste două mari întreprinderi de navigație fluvială română. In fine o mare parte din armatorii particulari vor putea aduce și ei vasele lor ca aport în noua creațiune, putând lua astfel naștere o mare întreprindere națională de navigațiune, cu un material complectat pentru nevoile tutulor transporturilor pe apă pe întregul curs al Dunărei.

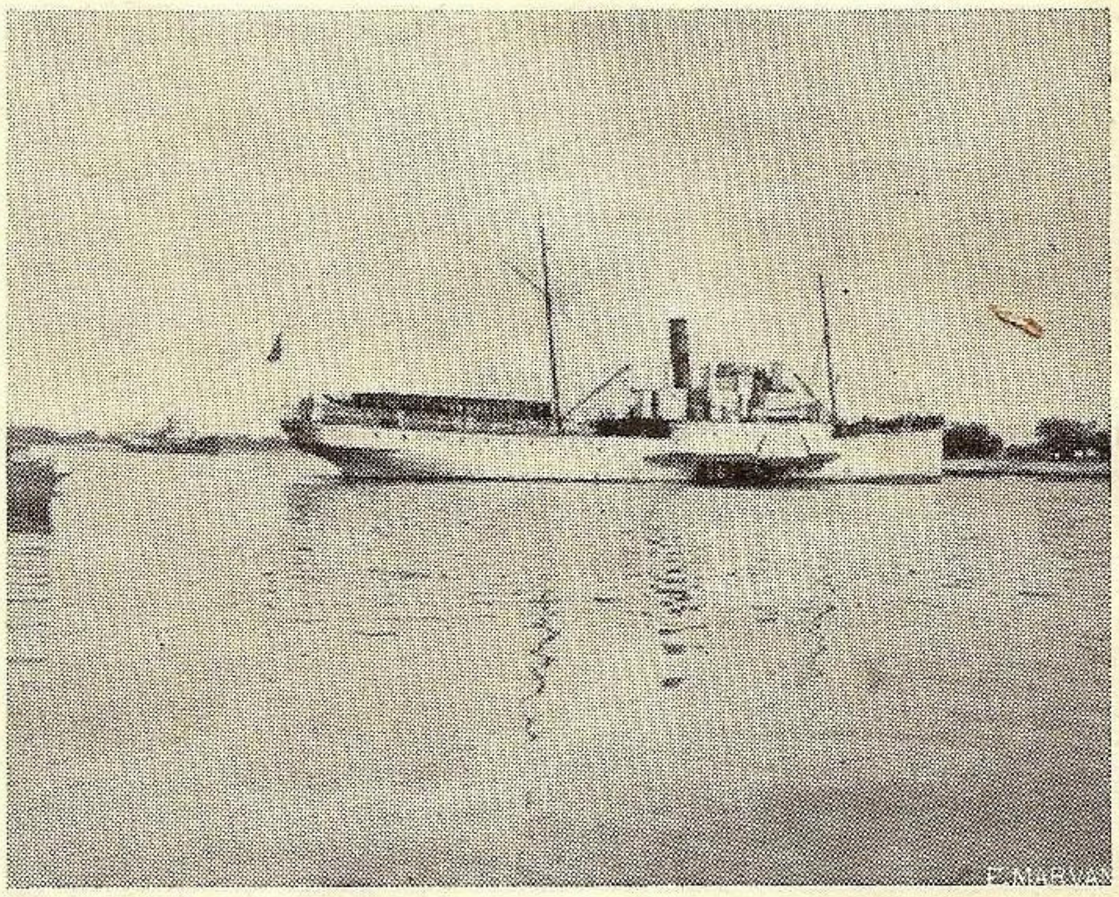
O asemenea întreprindere ar putea cu succes ține piept concurenței străine de care vorbim mai sus, cel puțin în ce privește transporturile produselor muncei noastre naționale.



Remorcher de Dunărea de jos.

Este încă de remarcat ca 'n toate țările maritime se procede de cât-va timp la fuziunea între ele a societăților de navigațiune, în scopul de a concentra într'o singură mână direcțiunea și într'un singur creer concepțiunea, pentru a evita concurența între naționali ; pentru a micșora cheltuelile de administrație și exploatare, și astfel a da o mai bună îndrumare transporturilor.

Statul trebue să rămână un îndrumător și controlor al activității societăților de transport pe apă, ajutându-le prin toate mijloacele și mai ales prin combinarea unui tarif de preferință cu C. F. R.



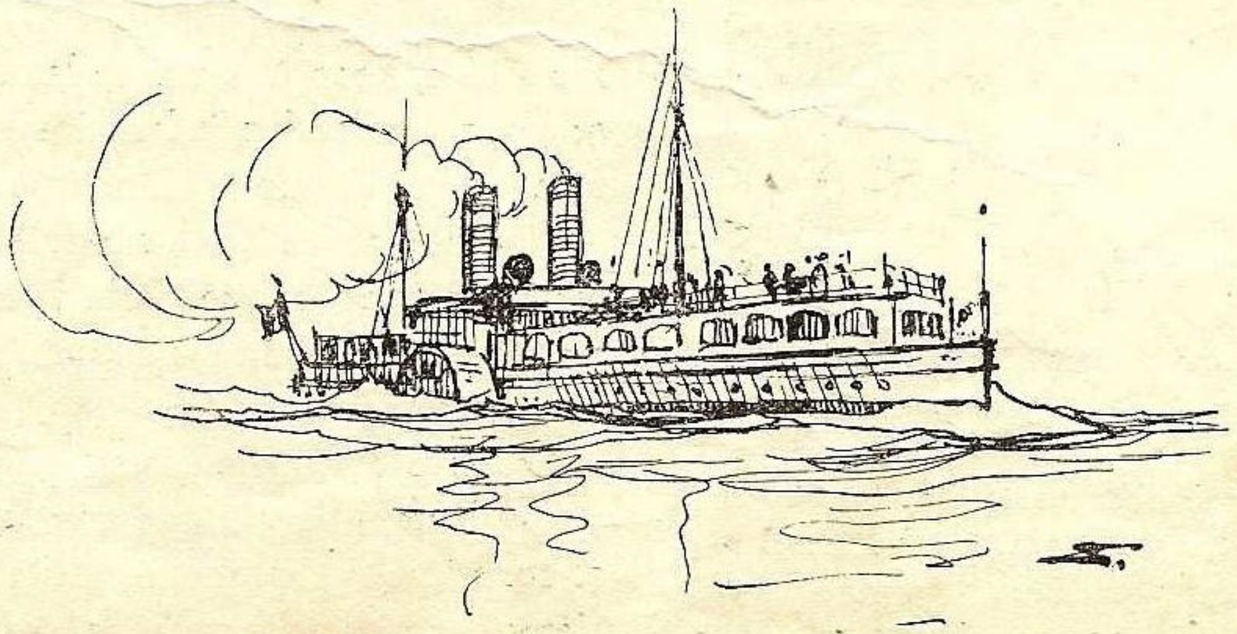
Vasul de pasageri *Ismail* (S. R. D.)

Fuziunea N. F. R. cu S. R. D. a fost studiată la Ministerul Comunicațiilor, încă de acum doi ani, dar nu cunoaștem cauzele cari fac să întârzie realizarea ei.

Fără o politică bine definită din partea Statului, fără un sprijin și o inițiativă pentru unirea și consolidarea întreprinderilor de transport pe apă naționale, rămâne fără nici un folos pentru noi lupta ce se duce pentru afirmarea drepturilor noastre la Dunăre. Sacrificiile făcute de Statul nostru pentru a asigura navigațiunea și a moderniza porturile, folosesc azi mai mult societăților străine, căci în traficul general pavilionul român nu ia parte decât abea cu o *cincime*.

Numai procedând astfel, vom putea înlătura o parte din obstacolele politice ce se opun unei bune desvoltări a navigațiunei Române, așa cum prin sacrificii materiale am putut înlătura o bună parte din obstacolele naturale.

Comandor M. Theodorescu-Angelo



PESCUITUL IN MAREA NEAGRĂ

Ce rare sunt în limba românească cărţile de ştiinţă pe cari profanii le pot citi cu uşurinţă, interes şi plăcere.

In vasta operă a d-lui Dr. *Antipa* am admirat totdeauna îmbinarea fericită între ştiinţa savantului şi arta scriitorului [1]).

La tesaurul cu care a îmbogăţit scrisul românesc, d-l Doctor a mai adăugat o piesă de preţ, pentru cunoaşterea Mării Negre, aşa de puţin cunoscută.

In Buletinul ştiinţific al Academiei s'a publicat, în limba franceză, o conferinţă ţinută la al VII-lea Congres internaţional de aquicultură şi pescuit. (Paris. Iulie 1931):

Les bases biologiques de la production des pècheries dans la région nord-ouest de la Mer Noire.

Un extract numai dintr'o mare scriere asupra Mării Negre, la care autorul lucrează de multă vreme.

Spicuind această interesantă conferinţă notăm pe scurt câteva cunoştinţe folositoare asupra mării care ne scaldă ţara.

Familia Regală şi D. Dr. Antipa la pescăriile din Jurilofca.

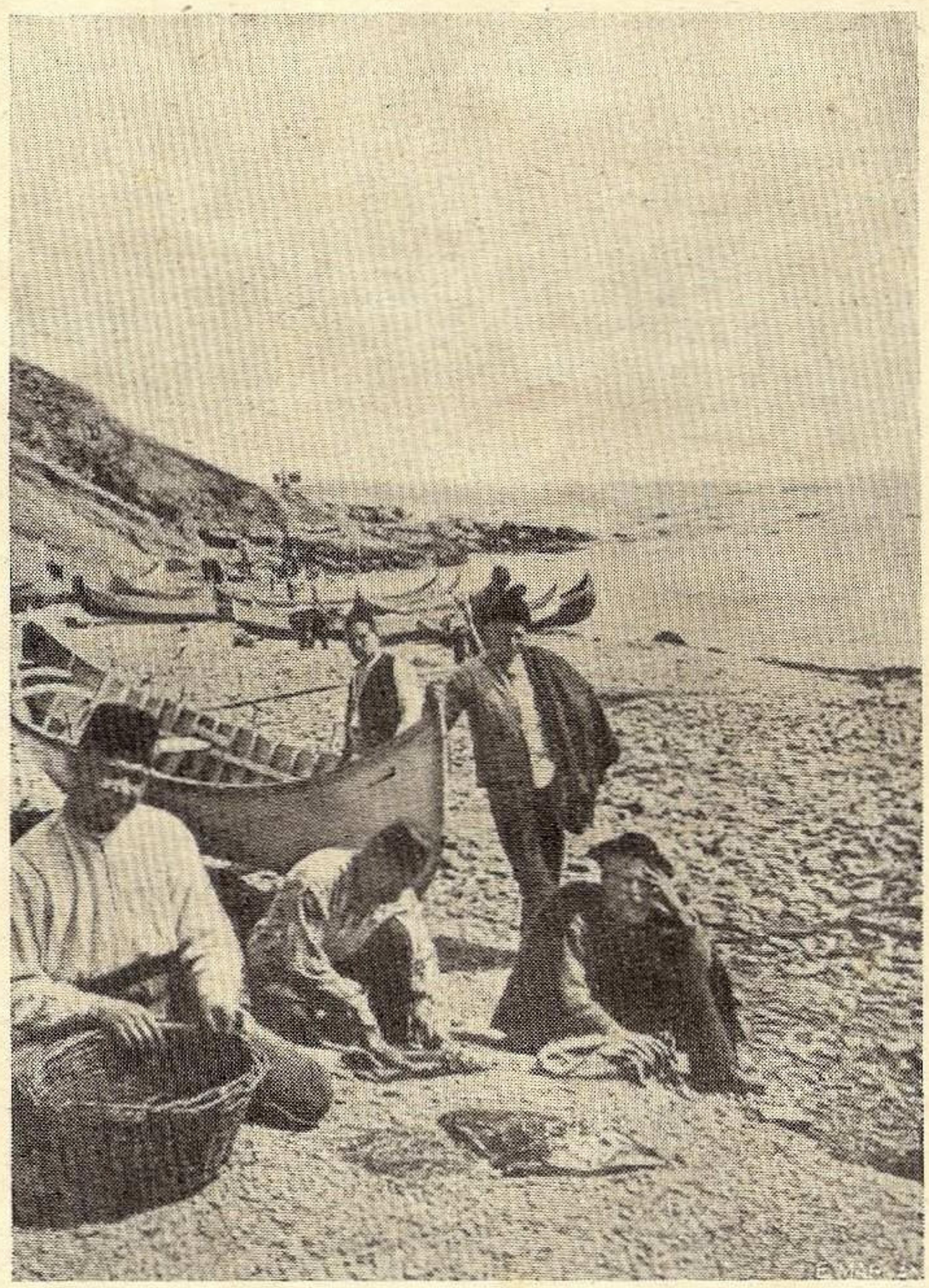
Este un fapt bine cunoscut că pescăriile cele mai bogate din Marea Neagră se găsesc concentrate în colţul dintre Crimeia şi Capul Kaliakra, precum şi în Marea de Azov — adică în regiunile gurilor marilor fluvii.

Care-i explicarea?

Patru factori determinanţi colaborează:

1) *Constituţia fizică* a basenului şi fundul mic care determină condiţiile generale biologice. La adâncimi mai mari ca 150 m. nu mai sunt vietăţi în Marea Neagră, care e mare moartă.

2) *Influenţa afluenţilor* de apă dulce în această regiune a Mării Negre, Donul, Bugul, Niprul, Nistrul şi Dunărea aduc o enormă cantitate de apă dulce. Dacă în apropiere e de folos, în depărtare strică pentrucă apa sărată, grea, care vine din Bosfor, rămâne pe fund, în timp ce



Pescarii de calcan.

apa dulce, uşoară, pluteşte la suprafaţă, împedecând oxigenarea straturilor inferioare şi suprimând deci desvoltarea vieţei în apele adânci ale Mării Negre.

Tot din cauza apelor fluviale se crează un curent litoral permanent spre Sud, care se dirijă spre Bosfor, pe când un contra-curent submarin vine din Marmara spre Marea Neagră.

O parte din apele curentului de suprafaţă, litoral, continuă drumul de-alungul coastelor în jurul Mării Negre, şi constitue *un mare curent cicloidal*. Acest curent însufleţeşte periferia acestei mări cu centrul mort.

---

[1]) Deşi d-l Dr. Antipa este de mult recunoscut ca unul dintre cei mai de frunte învăţaţi români, totuş, e sigur, că scrierile sale sunt mai bine cunoscute în străinătate decât în ţară.

Având o reputaţie mondială d-sa este consultat de diferite state pentru studiul problemelor de pescărie şi oceanografie. De curând a fost ales ca vice-preşedinte la Institutul de exploatare ştiinţifică a Mediteranei.

Intre Doctorul Antipa şi Marină este o veche legătură: dragostea de mare şi viaţa de bord petrecută în tinereţe pe crucişetorul *Elisabeta*.

Marinarii tineri nu ştiu că doctorul, abea venit din străinătate, s'a îmbarcat ca să facă studii în Marea Neagră şi la gurile Dunărei. Şi nouă luni n'a dormit la uscat, a împărtăşit aceeaş viaţă de bord făcându-şi rândul şi ca popotar la careul ofiţerilor.

Apa dulce slăbeşte salinitatea mărei în regiunea noastră unde se poate desvolta o bogată faună.

O altă binefacere a apelor fluviale este aluviunea încărcată cu materii organice, care-i adusă şi depusă pe fundul zonei litorale.

Substanţele nutritive în disoluţie, transportate de valuri, constitue un fel de îngrăşământ.

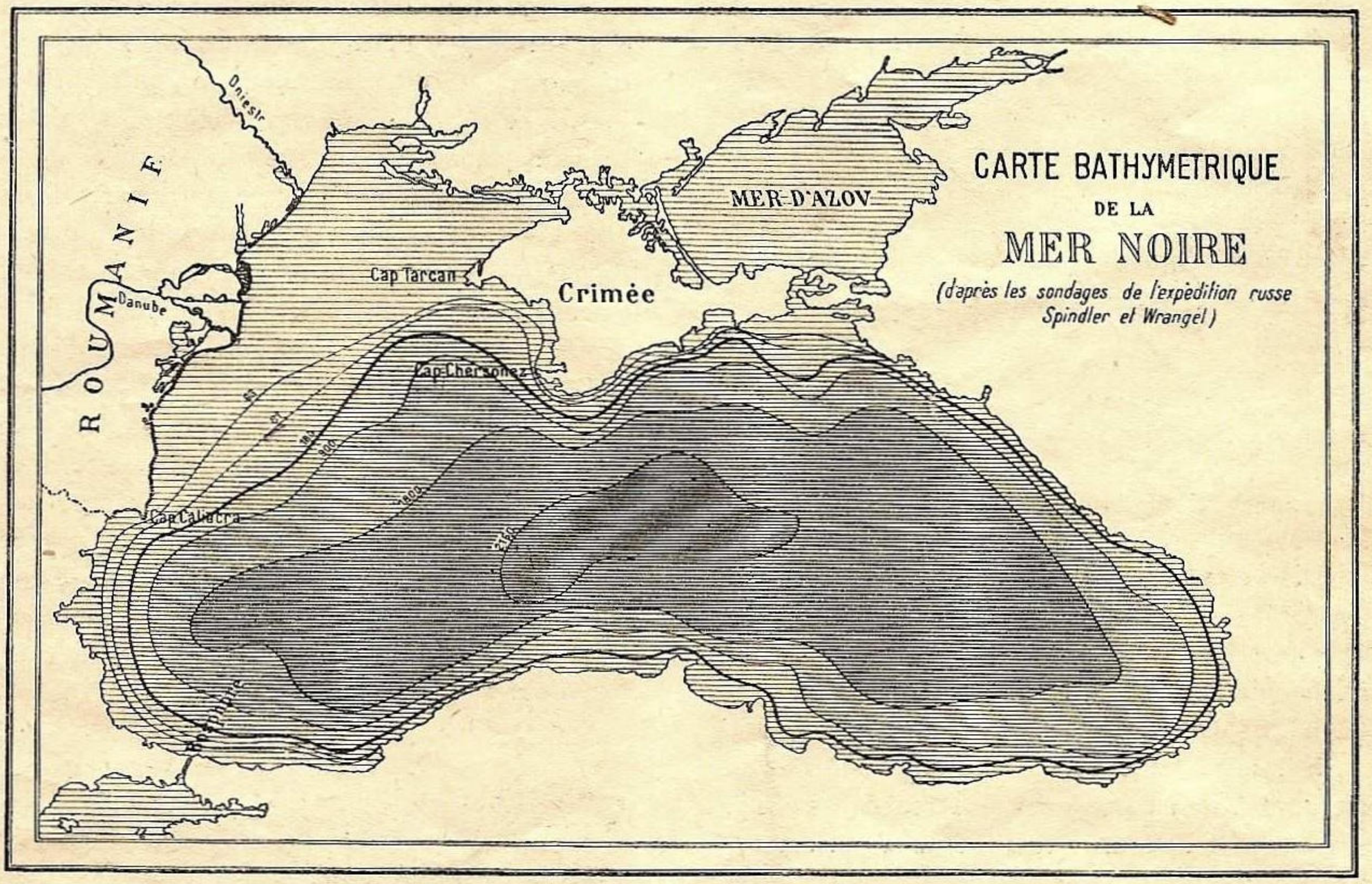
3) *Influenţa lacurilor de pe litoral* foste vechi golfuri de mare. Toate aceste anexe — limanuri, lagune, delte— sunt în comunicaţie cu marea prin numeroase guri, aşa că se întreţine un permanent schimb biologic.

Basinul Dunării presintă o importanţă enormă, căci el ducţie, în căutarea cărora peştii intră şi în apele interioare.

Speciile adaptate iau o desvoltare enormă utilizând cu succes marile avantaje oferite de natură.

Apa mărei de pe litoral sufere o continuă evoluţie provocată de activitatea constructivă a fluviilor. Mâna omului trebue să intervină ca să menţie un maximum de condiţii biologice în economia generală a vieţei acestei mări.

Lucrări hidro-technice de întreţinere şi îmbunătăţire trebuesc făcute pentru a atrage peştele spre coasta noastră.



constitue marele pat de reproducţie pentru toate speciile de Sturioni din Marea Neagră. In regiunea inundabilă producţia peştelui este în proporţie directă cu suprafaţa inundată şi cu durata inundaţiei.

4) *Fauna* acestei regiuni din Marea Neagră, compusă din specii de o mare valoare comercială, este foarte bogată în exemplare. Peştii sunt atraşi în aceste părţi de bogăţia hranei şi de condiţiile favorabile pentru reproPescarii din părţile noastre, cari trăesc din exploatarea acestor bogăţii, nu au nevoe, ca cei din Nordul Europei, să facă periculoase călătorii de pescuit în larg. Peştele vine singur la ei. Pescuitul cu instrumente de fund în largul mării, a dat peşte mărunt, tânăr, fără valoare comercială, aducând pierderi pescarilor dela coastă.

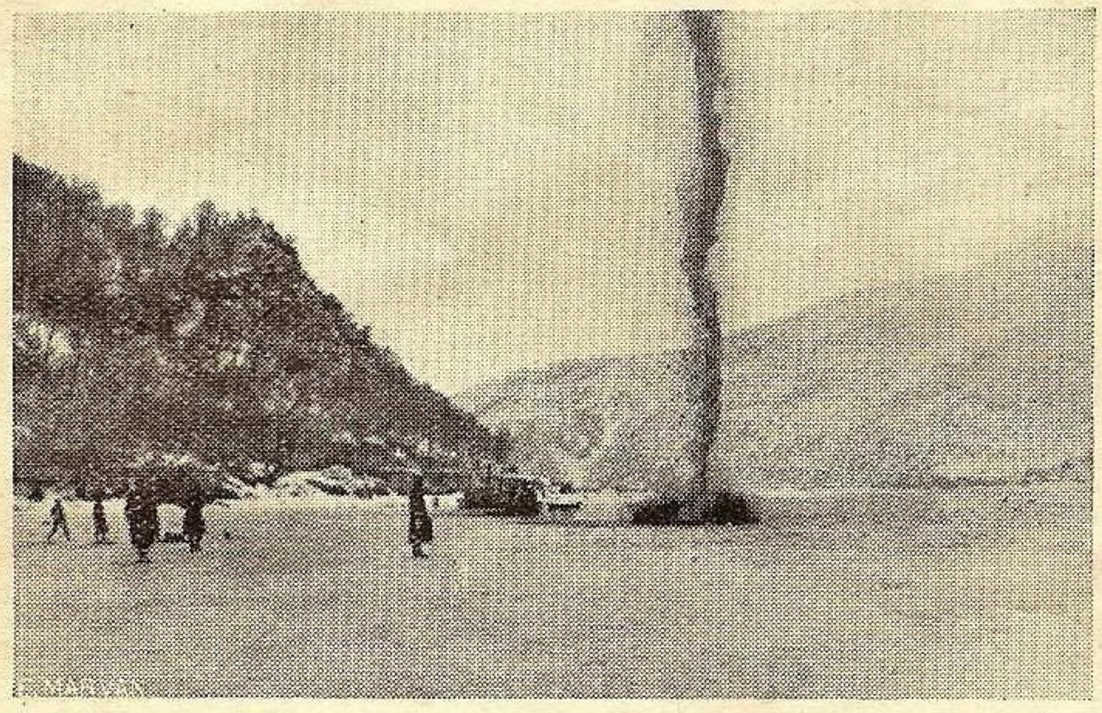
O înţelegere internaţională pentru ocrotirea eficace a bancurilor de Sturioni este absolut necesară în Marea Neagră.

CIORPAC

NAVIGAŢIA PE DUNĂRE IN TIMPUL IERNII

Zilele tot mai scurte şi razele soarelui din ce în ce mai piezişe, mai leneşe, fac ca pământul şi atmosfera să se răcească continuu, pe măsură ce ne apropiem de iarnă ; totodată vânturile dela Nord, ce încep să sufle din stepele goale şi infinite ale Rusiei, aduc pe meleagurile noastre fiorii glaciali ai mărilor polare.

Pe măsură ce temperatura atmosferică se apropie de zero grade, straturile superficiale ale apelor stătătoare —



Spargerea gheţei cu dinamită la Porţile de Fier.

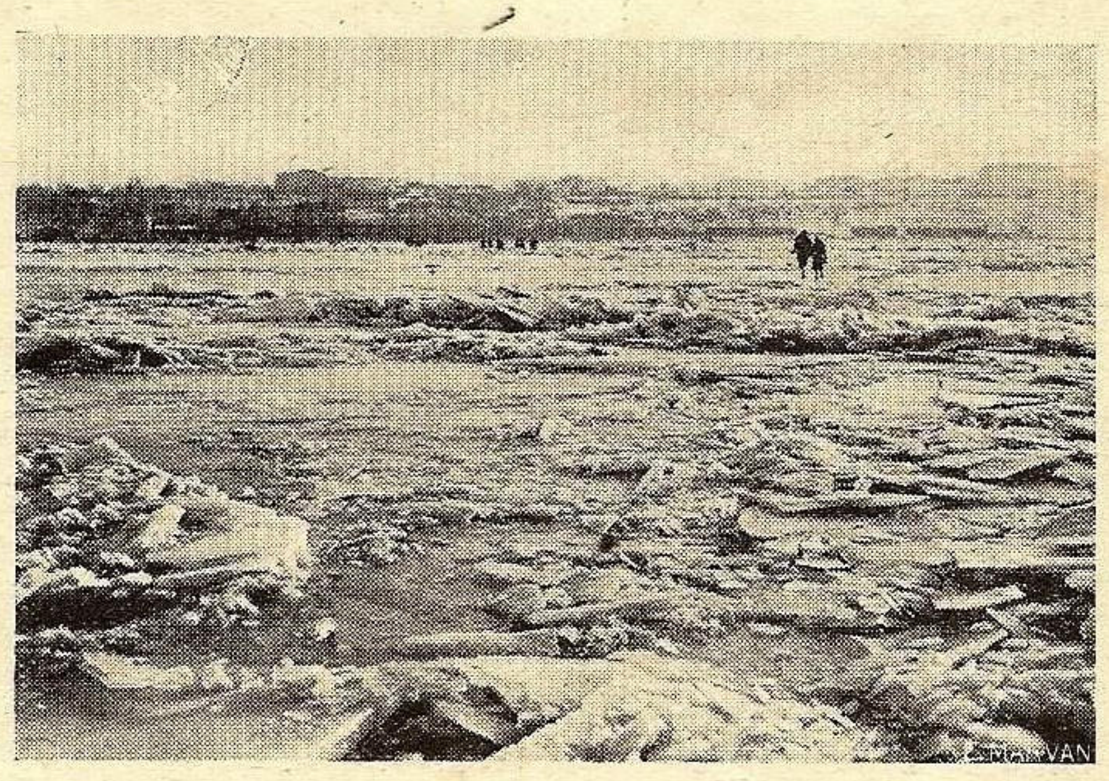
lacuri şi mări — ce păstrează încă din căldura arşiţei soarelui de vară, se răcesc, devin mai grele, coboară către fund şi alte straturi noui vin să cedeze aerului rece, căldura imagazinată. In felul acesta o continuă mişcare se petrece în masa lichidă, până ce stratul dela suprafaţă fiind răcit la 4° C. cade la fund şi rămâne acolo, imobil, dat fiindcă densitatea apei este cea mai mare la acea temperatură. După un anumit timp de asemenea schimburi, ce se petrec apoi în straturile superficiale, toate straturile lichide se suprapun în ordinea densităţilor şi temperaturilor lor descrescătoare, dela fund către suprafaţă, *„mişcarea încetează complect în interiorul masei lichide"* şi stratul imobil dela suprafaţă se răceşte repede la zero grade şi îngheaţă neîntârziat.

Cu totul altfel se petrec însă lucrurile în masele lichide în mişcare — râuri şi fluvii. Acestea, în drumul lor dela munte la mare, se scurg asvârlindu-se continuu în adâncurile curbelor concave ale albiei lor şerpuite, ridicându-se apoi peste pragurile ce separă două coturi succesive, pentru a se prăbuşi din nou în adâncul concavităţii următoare. In felul acesta masa fluvială se înşurubează în propria sa albie (mişcarea helicoidală), asemenea unui burghiu flexibil ce înaintează agale, sfredelind în lung măduva unui trunchi de copac întortochiat. Intreaga masă lichidă se amestecă continuu, şi temperatura ei se menţine, dela fund până la suprafaţă, în fiece secţiune considerată, aproape constant aceiaşi.

In felul acesta apa se răceşte foarte aproape de zero grade, când încep să se producă, la suprafaţă, cristale microscopice de gheaţă, ce sunt târâte în interiorul masei lichide de curenţii descendenţi. Când gerul este puternic, numărul cristalelor de gheaţă formate este atât de mare, încât întreaga masă fluvială constitue o adevărată emulsiune de gheţuri foarte fine. La acest rezultat ajută desigur şi viscolele cu zăpadă abundentă care uneori cade aşa de deasă încât opreşte pe loc navigaţia.

Cristalele mici de gheaţă se strâng laolaltă în jurul corpurilor solide de pe fundul albiei şi chiar în jurul boabelor de nisip şi de argilă ce plutesc în masa fluvială, şi formează astfel bureţi afânaţi cari, prin forţa lor ascensională, se ridică la suprafaţa apei, unde plutesc în voe. Această grupare de cristale este cu atât mai lesnicioasă cu cât apele sunt mai scăzute — viteza lor fiind atunci redusă, — ceeace se întâmplă în genere în timpul iernii, fiindcă în această epocă precipitaţiile atmosferice se acumulează sub formă de zăpadă pe bazinul de alimentare al apelor curgătoare şi, în consecinţă, râurile şi fluviile sunt foarte slab alimentate.

Apa prinsă între cristalele microscopice ale bureţilor plutitori, îngheaţă ea însăşi fără întârziere, formând astfel gheţuri compacte, la început fine şi apoi din ce în ce mai mari şi mai groase, ce plutesc, se lipesc între ele şi acoperă în timpul gerurilor mari întreaga suprafaţă a râurilor şi chiar a fluviilor mari, cum este Dunărea.



Trecerea Dunărei pe ghiaţă.

Acest covor aproape continuu de gheţuri plutitoare, se mişcă încet la vale, până ce întâlneşte un obstacol serios de scurgere, cum sunt secţiunile gâtuite ale albiei (ca de ex. defileul Cazanelor din apropierea Porţilor de Fier, etc), bifurcări de braţe (Ceatalul Sf. Gheorghe, Ceatalul Ismail, etc.), coturi foarte pronunţate (cotul de la Tulcea etc.), şi atunci gheţurile se proptesc în maluri, se opresc, se lipesc între ele — dacă frigul este pronun-

tat — şi barează astfel întreaga scurgere a gheţurilor din amonte, ce se îngrămădesc unele peste altele şi formează un pod continuu, superficial, de gheaţă. Datorită vânturilor dominante ce suflă iarna din sectorul NW.—NE., coturile albiei deschise în această direcţie (cotul dela Tulcea de ex.) se prind de gheaţă printre cele dintâi, crivăţul împingând gheţurile înăuntrul cotului pe ambele lui braţe şi împiedicându-le astfel să se scurgă mai departe.

Este interesant de reamintit că, puţin înainte de a intra în ţara noastră, Dunărea primeşte pe cei 3 afluenţi principali ai săi: Drava, Sava şi Tisa, care-i aduc cantităţi imense de gheţuri.

Deaceea oprirea gheţurilor în defileul Cataractelor şi al Porţilor de Fier, săpat deacurmezişul lanţului carpato-balcanic, este adesea inevitabilă. Gheţurile nu s'au prins însă niciodată peste Porţile de Fier propriu zise, datorită curentului vertiginos al apei şi prezenţii stâncilor.

Pe Dunărea maritimă, adică pe porţiunea cuprinsă între Brăila şi Marea Neagră, Dunărea a îngheţat de 72 de ori în timp de 90 de ani consecutivi (1836—1926); din acestea, 60 de îngheţuri au loc între 15 Decembrie şi 1 Februarie.

Deşi oprită scurgerea gheţurilor prin obstacolele mai sus numite, unele din gheţuri sunt totuşi târâte de curentul apei sub podul format la suprafaţa apei, se îngrămădesc acolo, în timp ce altele sunt împinse deasupra lui. Prin acest fapt secţiunea de scurgere a apelor este considerabil strâmtorată între albie şi masele de gheţuri suprapuse, numite *„zăpori"*, pe sub care fluviul îşi poate scurge cu greutate debitul său, din fericire mai totdeauna scăzut în timpul iernii.

Către primăvară însă, când apele cresc brusc datorită topirii zăpezilor, aceste secţiuni strangulate împiedică serios scurgerea viiturilor, apele se acumulează în amontele zăporului şi odată cu ele se înalţă şi gheţurile din albie, pierzându-şi astfel reazemul pe maluri. Presiunea apelor asupra zăporului creşte continuu şi dacă acesta este excepţional de puternic apele pot să se reverse peste maluri, împreună cu gheţurile, pustiind tot ceeace întâlnesc în cale, fără nici o nădejde de stăvilire a dezastrului.

Mai totdeauna zăporul cedează însă sub presiunea apelor în creştere, şi sub acţiunea de topire a razelor solare, uneori însă numai sub acţiunea spărgătorilor de gheaţă şi a explozibilelor *) şi atunci mase enorme de gheţuri se scurg la vale cu viteză excepţională. Este momentul cel mai periculos pentru vasele prinse în gheţuri şi neadăpostite în porturile de ernat, pe braţele înguste ale insuleleor, înapoia stâncilor, etc. şi se numeşte *„debaclu"*. Vasele sunt târâte atunci de gheţurile debaclului, nu mai pot urma canalul navigabil al fluviului, pot fi aruncate în cursa lor întâmplătoare peste bancuri sau la maluri, şi pot chiar să se piardă sub prăvălirea năprasnică a puhoiului de apă şi de gheţuri, pe cari nici o putere omenească nu este în măsură să le stăvilească.

Imediat după debaclu fluviul intră din nou în regimul său normal.

Primele sloiuri ce curg pe Dunăre sunt un avertisment serios pentru navigatori şi exportatori: unii trebuesc să ia imediate măsuri pentru adăpostirea vaselor, iar ceilalţi pentru asigurarea exportului, transportând din timp şlepurile încărcate la Sulina, unde transbordarea în vasele maritime se poate urma toată iarna.

Inghetul Dunării împiedică vasele maritime de a se urca în porturile principale de export pe Dunăre: Brăila, Galaţi, Reni, etc. şi făcând să înceteze comunicaţiile pe apă între toate celelalte porturi situate pe fluviu, produce şomajul flotelor dunărene şi al porturilor, şomaj ce reprezintă imense capitaluri şi braţe nefructificate.

Se pune aşadar întrebarea pentru ce nu se întrebuinţează mijloace artificiale care să împiedice îngheţul fluviului, sau dece odată ce fluviul a îngheţat, nu se încearcă fără întârziere spargerea acestor gheţuri şi evacuarea lor, pentru a permite reluarea navigaţiei?

Cine a văzut Dunărea în timpul iernii, acel nesfârşit puhoi de sloiuri, îşi dă seama că a încerca să împiedicăm îngheţul fluviului, este cel puţin o „imposibilitate practică".

Se poate face însă deblocarea fluviului de gheţuri prin mijloace artificiale?

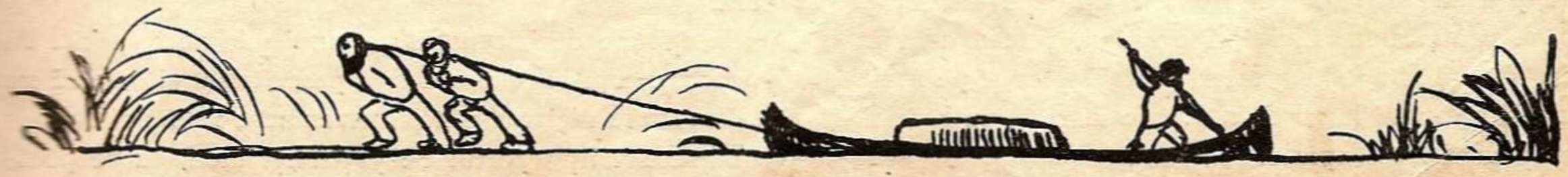
Răspundem categoric: pentru porţiunea maritimă a Dunării, operaţia aceasta este nu numai posibilă, ci chiar uşoară în anumite momente favorabile ale iernii, când, cu sacrificii relativ restrânse, se poate provoca deschiderea navigaţiunei maritime şi reînceperea activităţii porturilor Brăila şi Galaţi, uneori cu o lună şi mai mult încă, înainte de curăţirea naturală a fluviului de gheţuri.

Pentru porţiunea fluvială propriu zisă a Dunării, adică pentru cursul său din amonte de Brăila, problema devine atât de grea şi neeconomică, încât ne credem îndreptăţiţi să o considerăm ca fiind „practic nerealizabilă".

In numărul viitor al revistei vom arăta mijloacele indicate prin care s'ar putea menţine navigaţia pe Dunărea maritimă în timpul iernei.

Inginer VASILESCU

*) Termita în deosebi: bombardamentul de artilerie are mai mult un efect „moral" asupra populaţiilor ameninţate de inundaţie.

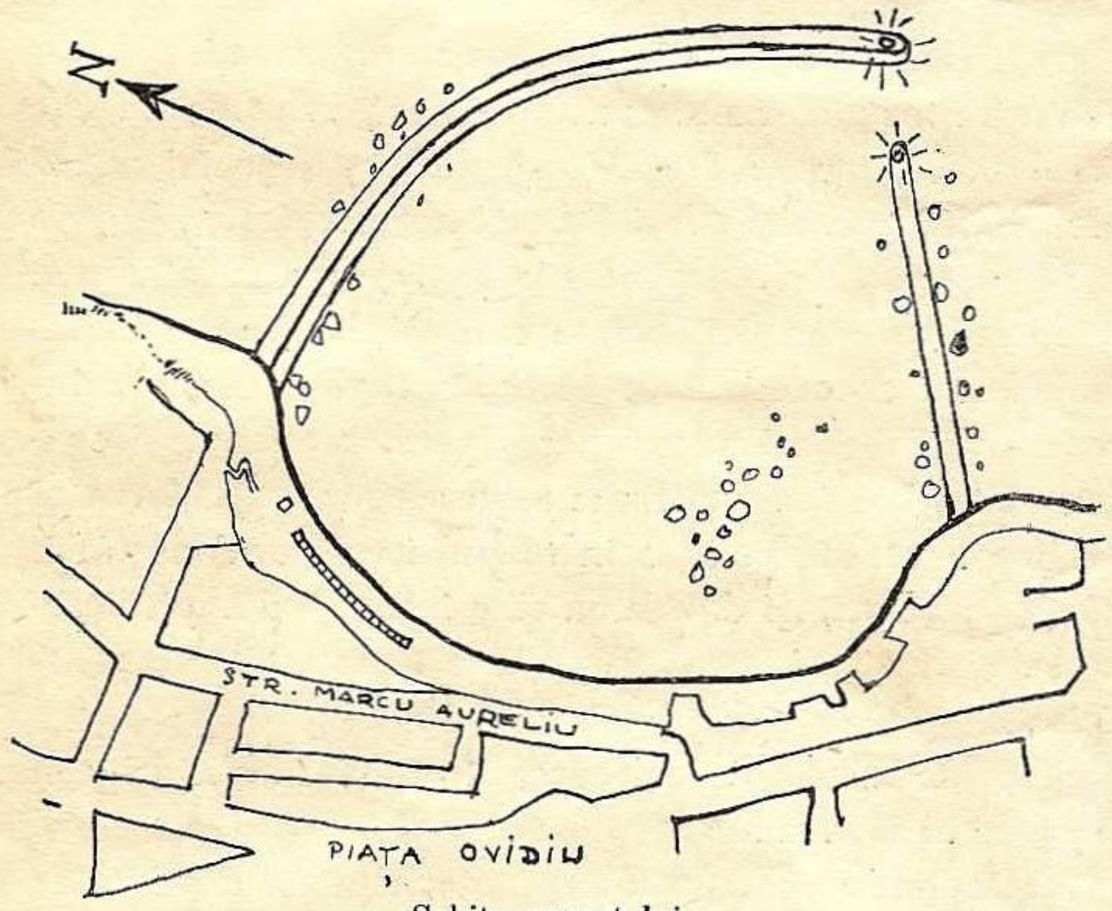


Un port de yachting la Constanţa

Lipsa de adăposturi sigure pentru cazuri de furtună, lipsa de porturi potrivite unei navigaţii de coastă, a împiedicat şi împiedică desvoltarea atât a pescuitului cât şi a yachtingului, pe coastele româneşti ale Mării Negre.

Avem 420 km. de coastă, şi pe această lungime, nu sunt decât două porturi : Sulina şi Constanţa, accesibile tuturor vaselor, pe aproape toate timpurile. Celelalte sunt sau inaccesibile, sau nu prezintă aproape nici o siguranţă pentru vasul care ar căuta adăpost acolo, în timp de furtună.

Nici o instalaţie, nici un dig de apărare, nimic nu întrerupe aspectul de goliciune a coastei noastre. Mangalia singură, are un vechiu dig genovez, aşezat perpendicular pe direcţia vânturilor de N. E., care însă lasă portul deschis, ori cărui vânt, cât de mic, dinspre larg sau dinspre Sud.



Schiţa proectului.

Balcicul şi Cavarna au simple schele, expuse vântului din toate părţile. Cetatea Albă, Vâlcovul, Sf. Gheorghe, unde uşor s'ar găsi adăpost, sunt astupate de nisipuri. Ce să mai spunem de localităţile noastre balneare : Budache, Mamaia, Eforia, Movila, unde ar trebui să fie, cel puţin vara, o desvoltare a sporturilor de apă, şi cari nu lasă nici o posibilitate de acostare.

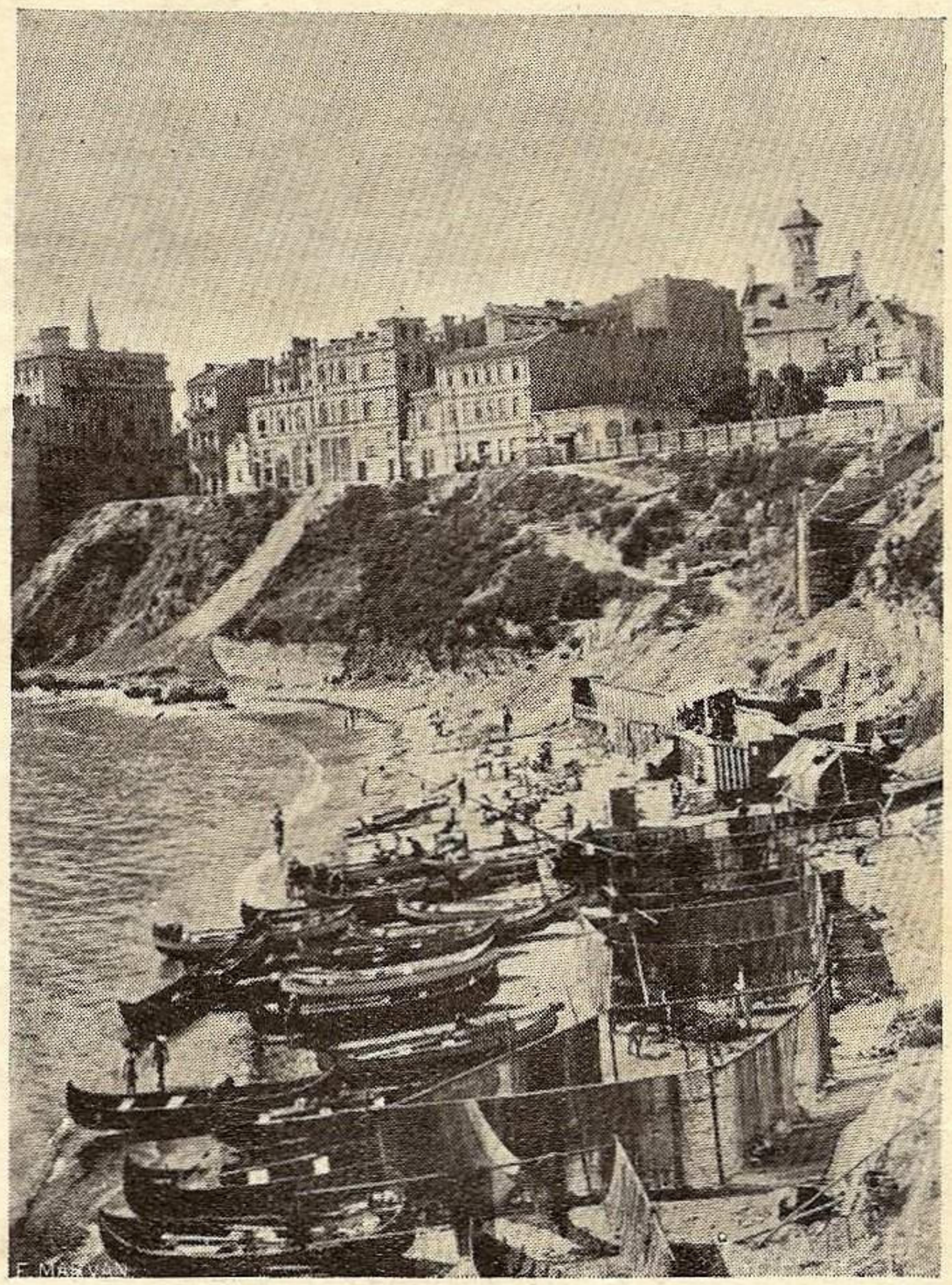
Construirea portului de refugiu de la Tusla, de lângă Balcic, al cărui proect făcut în 1928, este pe cale de realizare, va constitui un prim pas în desvoltarea navigaţiei de coastă şi a pescuitului. Păcat, însă, că pentru yachting, portul este cam departe de Balcic.

Un port de yachting, trebue să corespundă unei condiţiuni primordiale : să fie cât mai aproape de oraş. Dacă se poate, chiar în inima oraşului, pentru a tenta în permanenţă şi a chema la el pe toţi, chiar şi pe aceia cari nu-şi pot plăti luxul de a avea o maşină, cu care să se poată duce mai departe.

La Constanţa, aşa zisul port de yachting este la dana zero, spre far, lângă Pavilionul Regal. Dar câţi se aventurează până acolo, chiar dintre marinari, afară doar dacă nu sunt obligaţi să facă acest drum ? Cine este gata de bună voie, să străbată la dus şi la întors, o distanţă atât de mare, din mijlocul oraşului, până la capul digului ?

Aci pe lângă distanţa mare mai sunt şi alte piedici.

Portul actual nu prezintă nici o garanţie pentru micile îmbarcaţii de sport. Valurile, şi vânturile, de multe ori



Plaja Duduia.

prea puternice chiar în port, repede ar putea, lovind vasele de cheiu, să le bage la fund. Insă-şi cuterul Domniţei Ilena, era să fie sfărâmat, mai anii trecuţi, în urma unei vijelii.

O adevărată nenorocire este păcura scursă din conductele portului de petrol. Un yacht, un cuter, vase albe şi curate prin excelenţă, nu pot să stea pe valuri de păcură.

Se impune deci, construirea unui mic port special de yachting, care să folosească şi pescuitului, şi care să nu mai prezinte niciunul din inconvenientele de mai sus.

La Constanţa, portul de yachting, cred, că se poate

face într'unul din golfurile pe care marea le-a săpat în partea de Est a oraşului.

Cel mai bun dintre toate ar fi golful aflat între hotelul Carol şi promontoriul pe care este aşezată biserica Armeană, acolo unde pescarii de totdeauna, şi-au stabilit adăpostul lor. Mărginit în amândouă părţile de stânci cari se ridică până aproape de suprafaţa apei, formând un fel de diguri naturale, scufundate, golful este apărat şi de vânturile de Nord şi de cele Sud. Are, acum, în starea naturală în care se află, o singură parte vulnerabilă, spre Est, dar care bineînţeles, ar fi uşor remediată printr'un dig de apărare, aşa după cum se vede din schiţa alăturată. Totuşi, pe orice timp, atunci când nu te poţi apropia de nici o parte a coastei, pescarii vin aci fără grije. Valurile mari se sparg în stânci, iar între ele apa stă liniştită, ca în rada unui port. Adâncimile navigabile sunt foarte aproape de coastă, astfel că, numai cu puţine cheltueli, şi urmând şirul stâncilor cufundate în apă, s'ar putea face acolo un port destul de încăpător, care să primească şi bărcile albe ale amatorilor de yachting ca şi lotcile cătrănite ale pescarilor.

Sportsmanii şi pescarii, se pot înţelege uşor. Şi unii şi alţii fac canotaj şi navigaţie cu pânze.

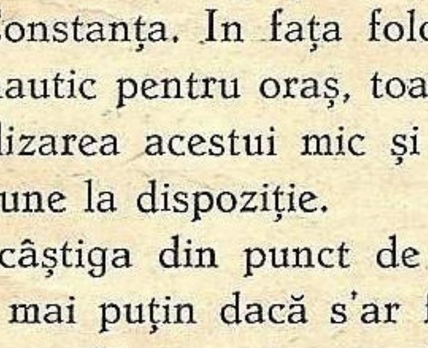
După cât ştim Primăria oraşului, are un plan de consolidare a malurilor care prevede prelungirea bulevardului peste golfurile actuale pe care să le astupe cu umplutură, pentru a câştiga noui terenuri de construcţie la ţărmul Mării.

Acest golf însă nu trebue astupat. Cheul şi bulevardul pot urma curba malului natural. O rectificare a primului plan se poate face cu uşurinţă ţinând seamă de nevoia yachtingului la Constanţa. In faţa folosului adus de atracţia sportului nautic pentru oraş, toată lumea va fi de acord pentru realizarea acestui mic şi minunat port pe care natura ni-l pune la dispoziţie.

Constanţa, ar câştiga din punct de vedere estetic şi lucrarea ar costa mai puţin dacă s'ar face un bulevard care să contureze pe cât se poate actualele golfuri, decât dacă ele ar fi astupate.

Putem avea un port de yachting, în inima oraşului, uşor accesibil, care ar aminti în parte portul pescăresc şi de yachting al Biarritzului. Constanţa ar putea da posibilitatea tineretului să practice sporturile de apă, şi ar avea la dispoziţie un mijloc în plus pentru atracţia vizitatorilor, cari din an în an, vin tot mai puţin aci, preferând alte puncte de pe litoralul român, dacă nu chiar staţiunile balneare ale vecinilor noştrii de la Sud.

ALEXANDRU DAIA



LA GURA DUNĂRII [1])

Viziunea portului, adusă de cuvântul magic, pe care toţi îl aşteptau, sculă în picioare toată lumea la bord.

„Sulina !... se vede !... Sulina !.., îşi spuneau unii altora, şi o bucurie copilărească cuprinse mulţimea care ieşea pe punte afară, să prindă cu ochii lacomi liniuţa neagră a uscatului ce tremura în zare.

Mircea, aplecat pe-o parte, lovit cadenţat în coaste de-un pleoscăit domol, aluneca uşor spre portul care-şi scotea încet capul din apă, apărând ochiului în depărtare haotic şi confuz.

La asfinţit, cerul roşu de foc. Linia uscatului devenea portocalie în aureola unui vast incendiu. Părea că arde delta cu imensele păduri de stuf în zare.

Inapoi, pîcla serei înegrea treptat faţa apei întunecând orizontul. Şi în depărtarea ştearsă numai ochiul farului, veghind neadormit pe Insula Şerpilor, clipea misterios.

In rada largă şi pustie o mică brigantină, c'o siluetă elegantă, îşi potrivea pânzele desfăcute ca nişte aripi albe, să-şi ia sborul în larg.

Aproape de intrare o masă enormă, ca un gigantic monstru antideluvian, se profila straniu pe roşul cerului. Era o navă-colos, una din marile *drage* cari scurmau zilnic fundul mîlos al mării la gura fluviului.

Farul din Sulina care anunţă adâncimea la gura Dunărei.

In lumina scăzută a serei se deslusia încă bine când Mircea, strângându-şi pânzele, trecu printre cele două faruri, verde şi roşu, puse de strajă la capetele digurilor dela gură.

— Hai sus, pe puntea de comandă, se vede portul mai bine, zise secundul oferindu-i doctorului un binoclu de mare distanţă.

Pentrucă întâia dată intra pe gura Dunărei, doctorul căta atent înainte să prindă dela prima vedere culoarea locală a Sulinei.

Prin lentilele binoclului vedea în faţă deschis, neted, canalul navigabil, şi de-odată îi reveni în minte citaţii, frânturi de versuri uitate din copilărie :

„Fluviu e un drum care merge".
„Dunăre, Dunăre"
„Drum fără pulbere"...
„Şi te du la Dunăre"
„Şi bea apă tulbure"...

Pe ecranul cerului se proectau catarge şi coşuri ; corăbii şi vapoare de-alungul malurilor dormeau ancorate, priponite cu frânghii groase de sârmă.

Pe-o limbă de pământ joasă, îngustă, între fluviu şi baltă, se înşirau casele aliniate la rând.

O moară de vânt îşi învârtea cadenţat în aer braţele obosite. La

---

[1]) Fragment din romanul *Eoropolis* de Jean Bart.

Nord păduri nepătrunse de stuf, la Sud banda nesfârşită a plajei cu valurile dunelor de nisip în zare.

— Peisagiu olandez, pronunţă scurt doctorul.

— Exact, aprobă secundul. Aceleaşi condiţii. Teren plat. Mlaştină. Cota zero. Nivelul mării.

Priveşte oraşul. Trei străzi lungi, paralele cu malul fluviului. A patra e în baltă ; i-se zice Sahara din cauza nisipului depus ca să ţină ţânţarii la distanţă.

Iată oraşul văzut ca în palmă. Observă că mai toate casele sunt de lemn.

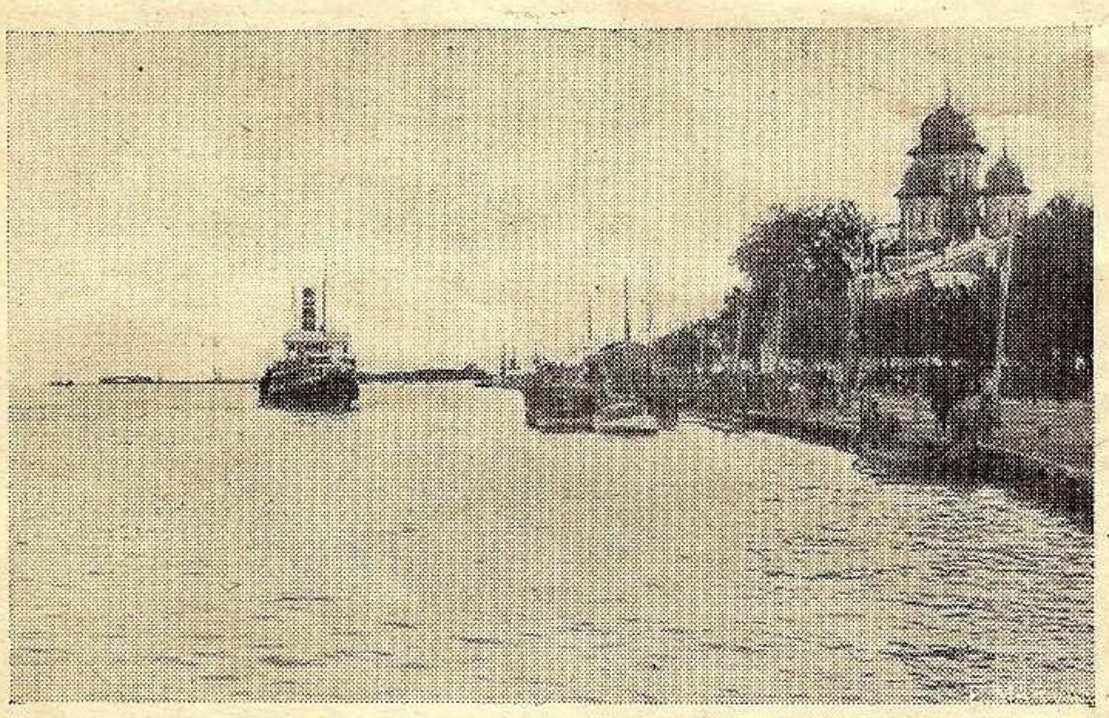
— Şi în caz de incendiu? întrebă doctoirul.

— Nici un pericol, incendii nu se pomenesc aci, pentrucă societăţile de asigurare nu asigură casele de lemn. Poate e singura comună urbană care nu are post de pompieri. In cazuri rare servesc marinarii noştri şi pilotina Petrel, care are o pompă cu aburi.

— Dar ce-i clădirea asta colosală, în disproporţie cu restul oraşului ?

— Palatul *Comisiei Europene a Dunării*. Impunător, monumental, ca reşedinţa unui guvernator din colonii.

Casele din jurul lui sunt locuinţele funcţionarilor superiori dela Comisiune. Vile cochete îmbrăcate în ederă şi glicină. Panouri de verdeaţă, boschete, alee plantate, parchete de flori, terenuri de sport... toate cu simetrie, tăiate geometric. Curăţenie, ordine, con-



Vedere din Sulina.

fort englezesc. O insulă, un petic de civilizaţie în pustiul primitiv al deltei.

Observă ; aici îi occidentul ; cu cât mergi în sus pe canal civilizaţia scade, case tot mai mici, desordine, murdărie până în capăt la movilele de cărbuni, unde sunt tavernele infecte rămase de pe vremuri în aceeaş mizerie şi pitoresc oriental.

Mircea urca încet pe canal împotriva curentului, aşa de-aproape de cheu încât de pe puntea lui se vedea pe ferestre până în fundul caselor.

Doc orul privea confuz la defilarea neîntreruptă a lanţului de cafenele, biurouri şi consulate, care se înşirau de-alungul cheului jos.

Munca în port încetase, era ora întoarcerei dela lucru. Lumea forfotea. Prin uşile deschise scăpau vaete de arcuş, ţipete de armonică, chiote primitive, cântece pescăreşti, glasuri răguşite de rachiu şi umezeala mării.

Câteva batiste fluturau pe la ferestre. Multe perechi de ochi, ascunşi după perdele, pândeau mersul domol al vasului.

— Sulina asta e unul dintre cele mai originale puncte de pe glob, reluă explicările secundul.

Doctorul îşi întoarse capul spre el concentrându-şi atenţia.

— Da, da, să nu te miri. Ai să te încredinţezi îndată.

Mă rog, mai există pe faţa pământului o asemenea situaţie ? Ascultă :

Debarci aci într'un port românesc. Mergi în lungul cheului, pe strada întâia spre palatul Comisiunei, şi de-odată te opreşti în loc. Strada-i barată. Un gard de lemn, văpsit în verde, îţi închide drumul. Rămâi, aş putea zice, ca viţelul la poarta nouă, dacă poarta n'ar fi foarte veche, cam de vre-o şaptezeci de ani. Mai este vre-un oraş în lume în care o stradă să fie tăiată de-a curmezişul de un zaplaz, ce slujeşte drept frontieră despărţind două state ?

— Cum două State ? întrebă nedumerit doctorul.

— De sigur... două State. Uite, în dreapta zaplazului e România, în stânga e Comisiunea Europeană a Dunărei.

Observă culorile celor două steaguri : în dreapta gardului fâlfâe tricolorul românesc, — în stânga e steagul Comisiunei : alb cu bande albastre şi roşii, cu cele trei litere : C. E. D.

— Aşa-i... ciudat lucru, se minună doctorul.

— Iată, gardul acesta verde e frontiera. Rubiconul modern. Suveranitatea română rămâne la poarta verde. Autorităţile locale nu pot pune piciorul pe teritoriu Comisiunei, care se bucură de neutralitate — privilegii moştenite din vremea regimului capitulaţiilor turceşti.

— Cum, şi pentru că are steag propriu Comisia este socotită Stat ? întrebă doctorul.

Secundul îi răspunse prompt :

— De sigur. Ne găsim în faţa unui Stat independent, *Stat-miniatură*, dar un Stat autonom cu cele trei depline puteri :

Face legi.

Judecă.

Execută.

— Stat în Stat, adăugă Neagu făcând haz de nedumerirea doctorului.

Două săbii într'o teacă,
Doi stăpâni în ţară săracă.

— Dar ce rost are Comisia asta ? întrebă doctorul din ce în ce mai încurcat.

— Pe vremea când Turcia nu putea şi Rusia nu voia să întreţină gura Dunării deschisă navigaţiei, după războiul din Crimeia, s'a alcătuit provizoriu o Comisie Europeană pentru lucrări technice, ca marile Puteri să-şi poată trimite vapoarele la Dunăre să încarce grâul românesc de care aveau nevoe.

Noi ocupând Dobrogea am intrat în stăpânirea gurilor Dunărei moştenind toate buclucurile Turciei. Azi Comisia nu mai corespunde împrejurărilor, e o alcătuire arhaică, un anahronism, o excepţie fără precedent, unică pe glob.

Deşi provizorie vegetează încă, doar nu de geaba s'a zis că nimic nu-i mai permanent decât un provizorat .

Populaţia pestriţă de aci, indigeni şi străini, o privesc cu respect şi sfială.

O luptă surdă durează, de jumătate de secol, între autoritatea naţională şi cea internaţională.

— Să fii nevoit să trăeşti aici.... trebue să fie oribil, zise doctorul.

— De sigur că de plăcere nu locueşte nimeni aci. Căci nimeni nu se expune să fie gratuit supt de ţânţari. Nevoia sau setea de câştig i-au adus pe toţi aci în deltă. Totuş, viaţa acestui mic port cosmopolit e originală şi interesantă. Are un farmec şi un pitoresc deosebit. Este unicul loc în ţară unde găseşti adevărata viaţă de port. Celelalte porturi ale noastre nu sunt decât oraşe. Sulina este numai port, nu are oraş. Toată populaţia se hrăneşte din viaţa portului.

De altfel nici nu are nimic comun cu restul ţărei. Aci e o viaţă de colonii. Ca şi pe Niger, pe Congo sau la Suez, s'a instalat şi la gura Dunării biroul unui sindicat internaţional pentru exploatarea şi poliţia navigaţiei pe fluviu. Comerţul levantin atrage aventurieri din toate seminţiile, cari se perindează pe aci ca să pescuiască în apa tulbure a Dunărei.

Un mosaic de rase. Toate neamurile, toate tipurile şi toate limbile. Un minuscul turn Babel.

Mica lume a acestei instituţii — Europa în miniatură — cu de-

coruri, culise şi protocol, are o viaţă aparte. Este un cerc închis, impermiabil, perfect etanş. Se ţine la distanţă ascunzând, sub masca unei exagerate politeţi, slabul contact cu mulţimea indigenă, în sânul căreia se găseşte provizor debarcată aci la poarta Orientului.

— Dar ce atracţie deosebită are Sulina asta pentru marinarii noştri, spuse Neagu c'o ascunsă bucurie.

— Tot din cauza Comisiunii avem aci *porto-franc*. Băuturi, săpunuri, parfumuri, toate intră fără vamă şi iesă prin contrabandă. Cantitatea de săpun care intră anual aci, s'a calculat că ajunge să spele toată populaţia suliniotă timp de zece ani. Numai o parte rămâne pe loc, nouă părţi se introduc pe ascuns în ţară.

— *Echipaj la posturile de sosire!...*

Comanda răsunătoare a ofiţerului de quart tăe brusc firul discuţiilor. Toţi ofiţerii îşi luară locurile obişnuite pe punte.

Secundul trecu la postul de manevră a ancorei.

Neagu la ordinile comandantului.

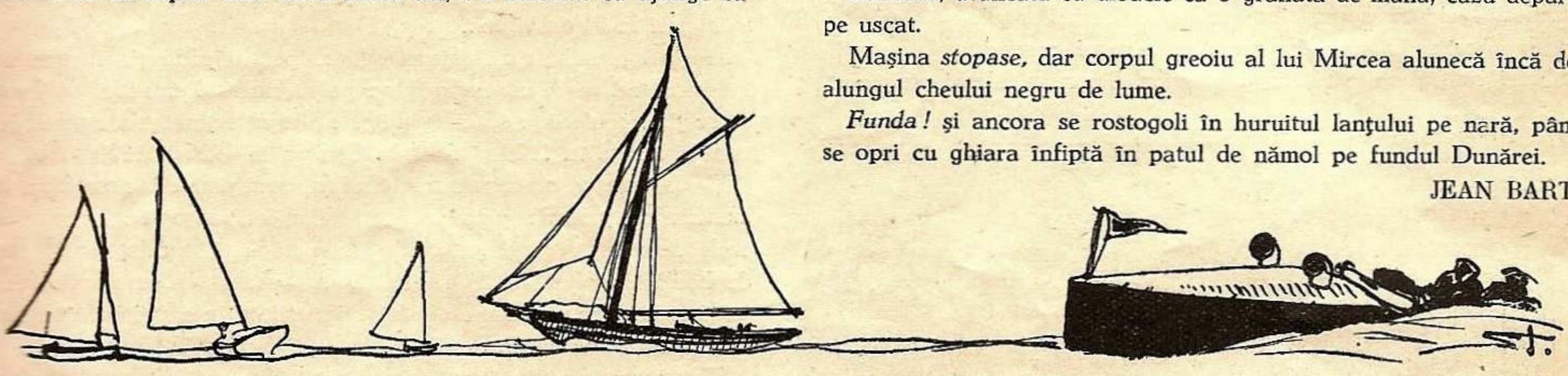
Doctorul, fără nici o treabă, rămase izolat.

Bandula, aruncată cu dibăcie ca o granată de mână, căzu departe pe uscat.

Maşina *stopase*, dar corpul greoiu al lui Mircea alunecă încă dealungul cheului negru de lume.

Funda! şi ancora se rostogoli în huruitul lanţului pe nară, până se opri cu ghiara înfiptă în patul de nămol pe fundul Dunărei.

JEAN BART



BARCI, ŞALUPE, YACHTURI

Cum am arătat în numărul trecut, sportul nautic e încă considerat-la noi ca o distracţie americană, un lux!

Aţi fost în străinătate?

Aţi văzut lacurile din Italia, lacurile din Germania, coastele Franţei şi ale Angliei? Zeci de mii de yachturi se încrucişează — dela barca simplă ce se duce în spinare până la yachtul miliardarului!

Abecedarul marinarului! (Die Yacht)

Dacă în numărul acesta nu putem încă da detalii precise asupra diferitelor tipuri de bărci vom arăta câteva exemplare ce se pot aduce din străinătate.

Două tipuri de bărci cu pânze: puiul şi gâsca.

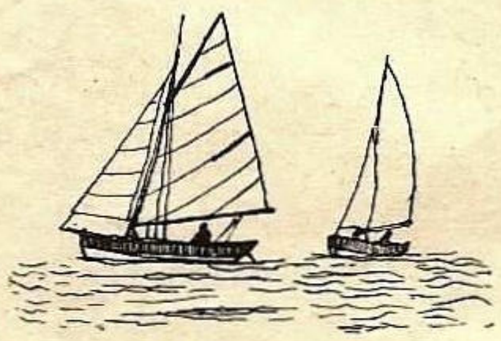
Francezii au reuşit pe preţul de 2500 franci să ofere un *you-you*, adică un *puiu*, cum spunem noi românii. Puiul este bărcuţa cea mai mică dela un vapor sau corabie. Navele au totdeauna pe lângă bărcile lor obişnuite şi o bărcuţă de aceasta pe care o conduce un singur om. Pentru micile servicii în jurul navelor în port, *puiul* este absolut necesar.

După cum arată schiţa acest pui lung de 2.50 m. şi greu în total de vre-o 60 kg. are două pânze: un floc şi o randă cu o suprafaţă totală de 4—5 m².

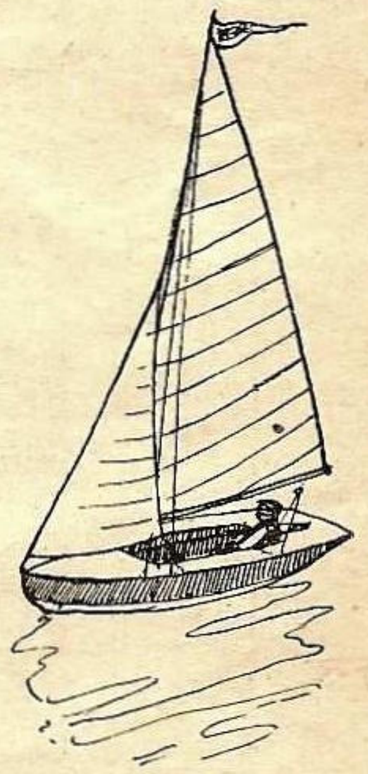
La 5000 fr. au „hirondelle"-a *), tot un fel de pui — însă semi-puntat — deci bun şi pe valuri, mult mai greu şi mai echilibrat (350 kgr.). Dintre toate bărcile cu pânze nerăsturnabile, acest tip pare să fie cel mai convenabil.

Vom continua în numărul viitor cu exemplare de bărci şi yachturi, în special ambarcaţiuni accesibile pungilor mai modeste.

Constructorii particulari de bărci din întreaga ţară care doresc să le publicăm la această rubrică lucrările



Puiu



Gâsca

lor să ne trimită fotografii, planuri şi date cu preţurile respective pentru fiecare tip de barcă.

Timonier

---

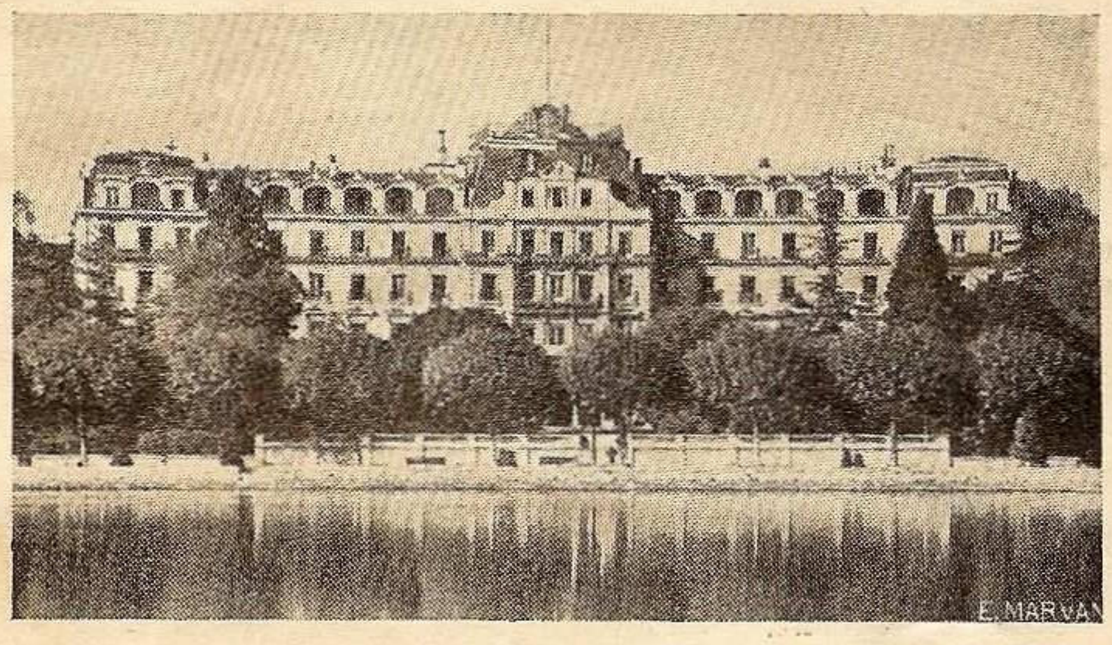
* La numirea franţuzească de „hirondelle" noi nu putem pune „rândunica" pentrucă această numire este consacrată pânzei cele de sus dela catargul corăbiilor. Vom da însă acestui tip de barcă numele de *gâscă*. Deci: *gâsca*, este un tip mai mare ca puiul, puntat şi lestat, cu 2 pânze: floc şi randă. (*Flocul* este pânza triunghiulară din proya şi *randa* este pânza mare trapezoidală sau triunghiulară.

CRONICA

Conferinţe internaţionale pentru munca maritimă

Industria transporturilor maritime este menită, prin natura ei, să ajungă cea mai internaţională industrie.

Obiectul ei, transportul oamenilor şi lucrurilor dintr'o ţară în alta se face pe *mare,* care aparţine întregei comunităţi omeneşti, şi liberei concurenţe a tuturor naţiunilor. Pentru a înlesni progresul



Palatul Ligei Naţiunilor din Geneva.

condiţiilor de muncă a marinarilor, este nevoe mai mult de cât în orice industrie, să se stabilească o legislaţie internaţională.

Oricare ar fi pavilionul sub care nava înfruntă marea, marinarul sufere acelaş regim, aceeaş disciplină, trecând prin aceleaşi primejdii.

Munca pe apă se deosebeşte mult de munca pe uscat. Disciplina specială la care este supus marinarul, viaţa sa rătăcitoare, departe de lume şi de familie, lupta directă cu elementele naturei, face o meserie a parte cu totul diferită de celelalte. E natural să aibă nevoe de o protecţie legală această muncă pe apă.

Unele măsuri de protecţie pentru marinari se regăsesc în legislaţiile naţionale cari înlocuesc codurile din secolele XVI, XVII, XVIII.

Dar progresele mecanicei au modificat condiţiile muncei maritime, de unde urmează nevoia de noui legiuri pentru munca maritimă modernă.

După războiul mondial s'a ţinut prima conferinţă internaţională a muncei la *Washington.*

Acolo s'a stabilit că măsurile luate pentru protecţia muncei în industria de pe uscat nu privesc pe marinari. Pentru ei urmează să se ţină conferinţe speciale. Până acum s'au ţinut trei conferinţe: una la Genua în 1920 şi două la Geneva în 1926 şi 1929.

De la început s'a urmărit întocmirea unui statut internaţional al marinarilor pentru: plasarea, contractul de angajare, controlul, orele de muncă, vârsta, salarul, hrana, higienă, locuinţă, asigurări de boală, invaliditate, bătrâneţe, şomaj cauzat de naufragiul, repatriare, arbitraj şi acorduri de reciprocitate internaţională interesând soarta marinarilor.

Chestiunea cea mai grea, care nici până azi nu s'a rezolvit, este acea privitoare la reglementarea *orelor de muncă pe bordul vaselor comerciale.*

Această chestiune, ce urmează să fie soluţionată într'o viitoare conferinţă, merită să fie tratată mai pe larg. Deocamdată dăm numai în rezumat *convenţiile* cari au fost ratificate şi de România:

1) *Convenţia care fixează vârsta minimă de admitere a copiilor în munca maritimă* (15 Iunie 1920).

Copii mai mici de 14 ani nu pot fi întrebuinţaţi la muncă pe bordul vaselor. Această măsură nu privesc pe copii de pe vaselescoli supraveghiate de autoritatea publică.

Căpitanii sau patronii trebue să ţină câte un registru de înscriere sau rol al echipagiului menţionând persoanele mai mici de 16 ani întrebuinţate pe bord, cu arătarea datei lor de naştere.

2) *Convenţia relativ la examinarea medicală obligatorie a minorilor îmbarcaţi* (25 Oct. 1921).

O şedinţă la conferinţa maritimă.

Orice tânăr mai mic de 18 ani nu poate fi îmbarcat în echipaj de cât în urma prezentărei unui certificat medical, care să ateste aptitudinea pentru munca pe bord. Certificatul trebue să fie semnat de un medic recunoscut de autoritatea competintă. Constatarea trebue făcută în fiecare an. Termenul de valabilitate poate fi pre-

lungit până la sfârşitul călătoriei.

In cazuri urgente, când se îmbarcă un tânăr fără certificat medical, constatarea se va face în primul port următor în care vasul va intra.

3) *Convenţie relativ la indemnizaţia de lipsă de lucru în caz de pierdere prin naufragiu:* (15 Iunie 1920).

Termenul de *marinari* este aplicabil tuturor persoanelor întrebuinţate pe bordul oricărui vas efectuând o navigaţie maritimă.

In caz de pierdere prin naufragiu a unui vas oarecare, armatorul sau persoana cu care marinarul a făcut un contract pentru a servi pe bordul vasului, va trebui să plătească fiecărui dintre marinarii întrebuinţaţi pe acest vas o indemnizaţie, pentru a face faţa lipsei de lucru rezultând din pierderea vasului.

Indemnizaţia va fi plătită pentru toate zilele perioadei efective de lipsă de lucru, după salariul din contract. Suma se limitează la două luni de salar.

4) *Convenţie privitoare la plasarea marinarilor.*

Plasarea marinarilor nu poate fi obiectul unui comerţ. Plasarea trebue să se facă de stat (cum se face la noi prin căpităniele de porturi) sau prin anumite oficii de plasare organizate de armatori şi marinari, lucrând în comun sub controlul autorităţei centrale.

Marinarul trebue să-şi păstreze dreptul de a-şi alege vasul, şi armatorul dreptul de a a-şi alege echipagiul.

Contractul de angajament trebue să conţină toate garanţiile pentru protecţia părţilor interesate, şi se vor face toate înlesnirile pentruca marinarii să poată examina contractul înainte şi după semnare.

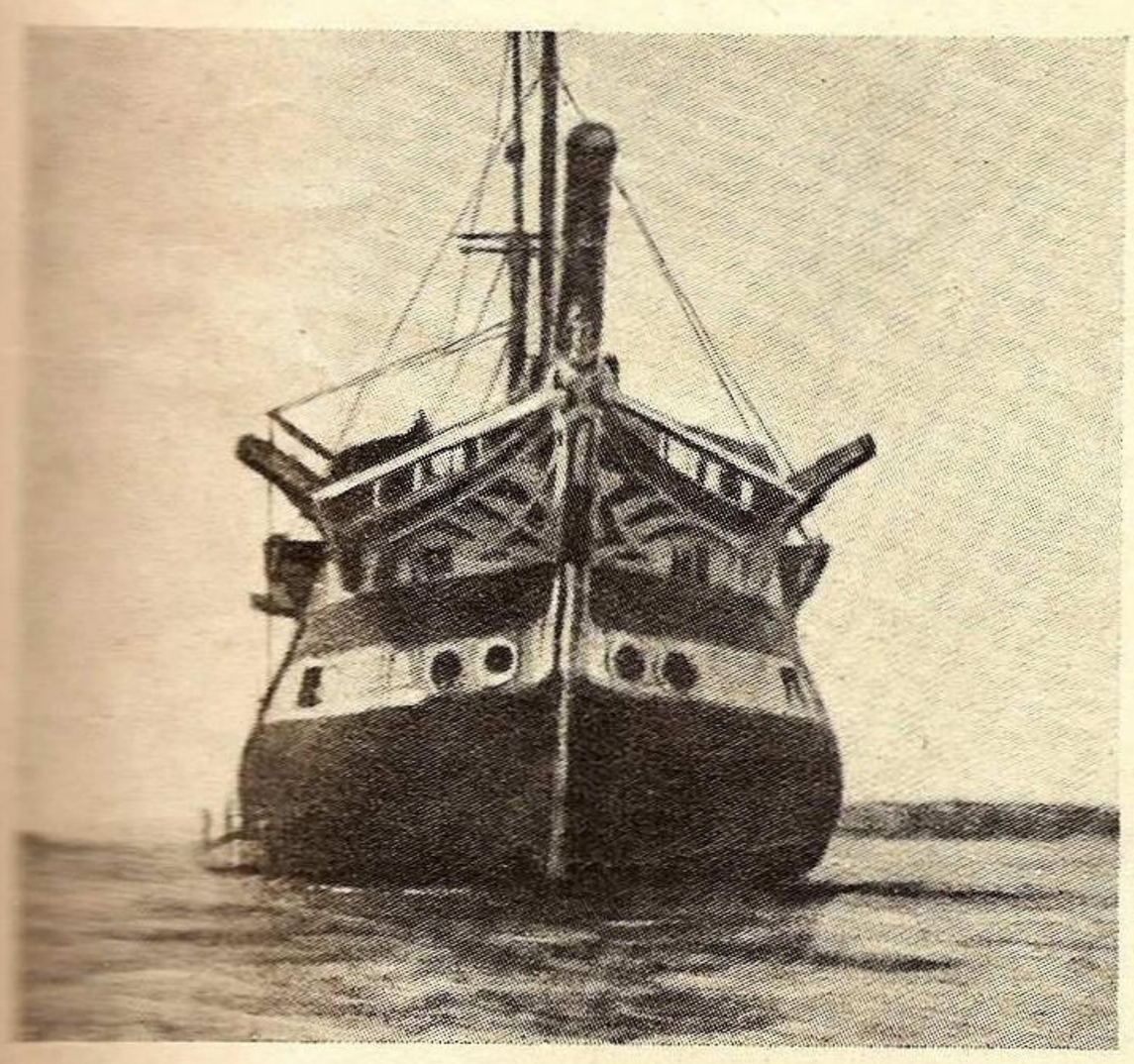
CABESTAN

Ce poate face o Ligă Navală

Mircea nava-şcoală a României a împlinit vârsta de 50 ani. Şi noi vorbind de el îi spunem: „Bătrânul Mircea".

Anglia are o navă care a împlinit vrâsta de 134 ani.

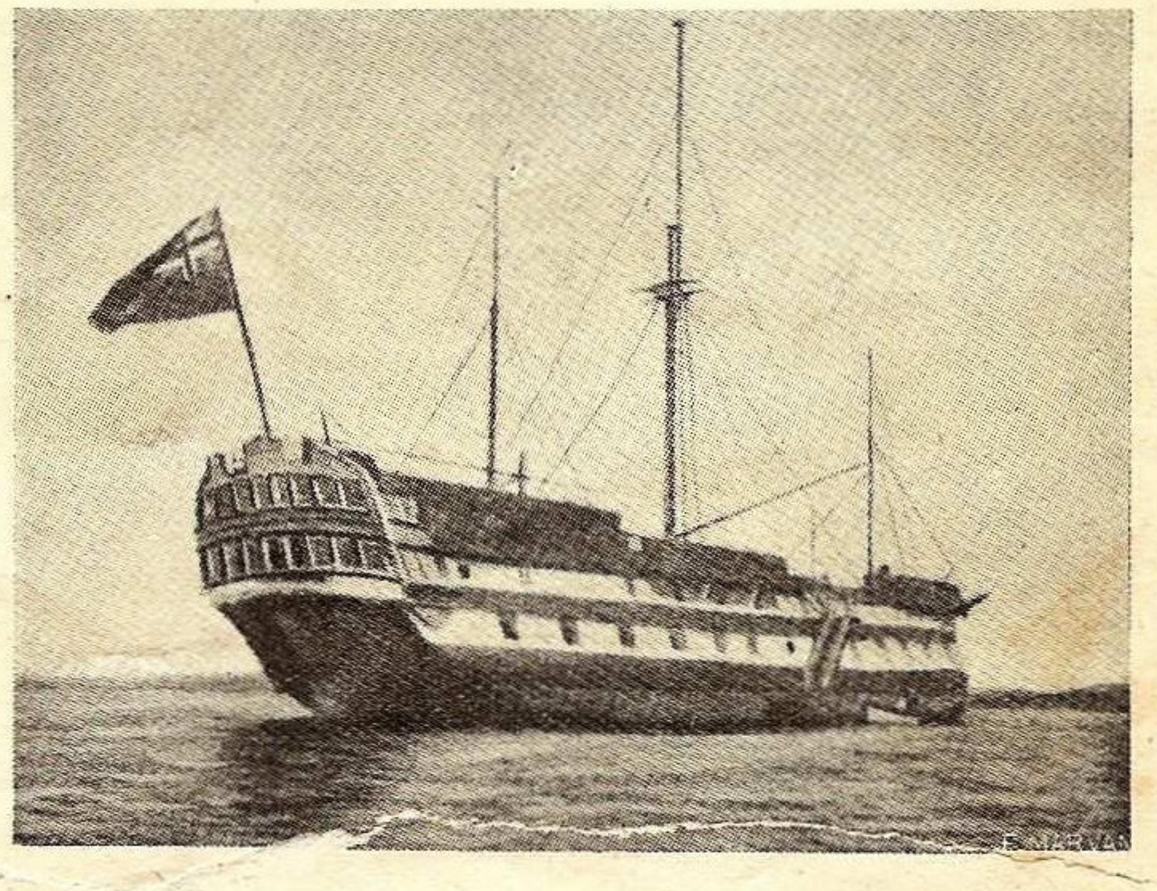
Dacă astăzi în vremea oţelului şi sudurii electrice, construcţia



unui vas nu e tocmai uşoară, îşi închipue ori cine cât de grea era construcţia unui vas de lemn, pe vremea vaselor cu pânze.

Nu numai eleganţa formelor exterioare şi a celor de sub apă, — a carenei, — dar greutatea de a găsi copaci a căror fasonare să pue la îndemână *chile* (partea cea mai de jos, şira spinării a vasului), *coaste, etrave* (partea dinainte care spintecă apa) *etambouri* (partea dinapoi, de care se prinde cârma), — şi mai ales arta cu care aceste piese care alcătuiau scheletul vasului se îmbinau pentru ca să dea cea mai mare trăinicie sunt şi azi admirate de actualii constructori navali.

Vasele erau atât de trainice în cât durau mult mai mult ca cele de fer. Un exemplu frumos îl avem în ţară: pe când *„Ştefan cel Mare"* de fer e azi un şlep hodorogit, iar faimoasa *„Elisabeta"* de oţel un hârb pe cale de demontare, — vestitul *„Mircea"*, de lemn, după 50 de ani e încă în stare a lua şi ţine marea, lemnul lui a devenit oţel.



Recordul s'ar părea că-l bate fostul vas de luptă francez cu două punţi. *Duguay-Trouin* construit la Rochefort în 1797 şi care în lupta dela Trafalgar (1805) a fost capturat de englezi, după ce şi-a perdut comandantul şi 150 oameni din echipaj.

Englezii l'au rebotezat *Implacable* şi s'au servit de el până la 1842, când l'au dezarmat, spre a servi ca vas şcoală copiilor de marină.

In 1908 împlinindu-şi centenarul, amiralitatea hotărâse a-l vinde ca... lemn de foc.

Un englez inimos însă, *G. Whealty Comb,* interveni să-l salveze fundul fiind încă în bună stare, ceru să i se acorde favoarea a lua asupră-şi orice cheltuială de întreţinere sau reparaţie. Bine înţeles că i s'a acordat.

Veni războiul însă, care întrerupse lucrările. După război mijloacele băneşti ale d-lui *Comb* ne mai putând face faţă cheltuelilor, sări în ajutor gloriosul amiral, *Lord Beatty.*

La apelul său prin Liga Navală *(Navy League)* naţiunea a răspuns strângându-se 19.000 lire (pe atunci aproape 19.000.000 lei). Reparaţiile s'au putut relua şi astăzi *Implacable,* după 134 ani, e cea mai modernă şcoală pentru ucenicia meseriei de marinar, atât din punct de vedere higienic, cât şi didactic.

Tot mulţumită lui Comb, lui Beatty şi Ligii Navale s'a putut înfiripa un fond din al cărui venit s'a asigurat păstrarea şi întreţinerea acestei relicve.

Pe *Mircea* al nostru ce soartă îl aşteaptă oare? Se va găsi vre-un Comb românesc să-l salveze?

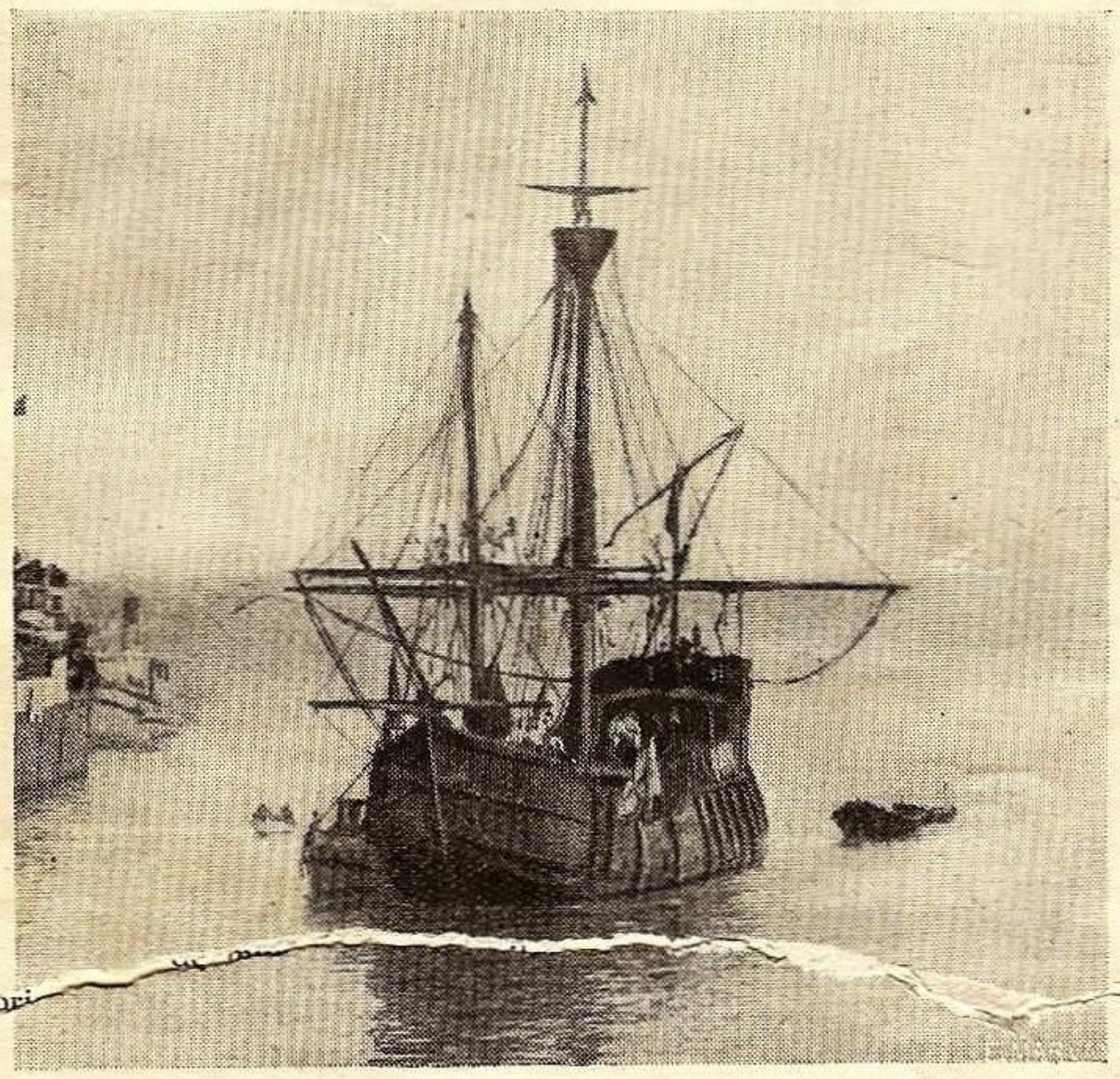
Dacă cei care şi-au făcut ucenicia pe el ar pune deoparte *un leu* pe zi pentru *„fondul Mircea"*, e de sperat că nava-şcoală să mai primească încă odată o medalie pentru alţi 40 ani de serviciu.

Am dori să cunoaştem în această privinţă, atât părerile oficialităţii cât şi ale celor care figurau odată în rolul de echipaj al brikului *Mircea.*

MOŞ DELAMARE

Caravela lui Cristofor Columb

Un comitet de iniţiativă din Spania a luat hotărîrea ca să trimeată la Colon, o piatră comemorativă care să se aşeze la temelia Turnului amintirei, pe care guvernul american îl ridică la intrarea canalului de Panama. Pentru ca gestul făcut să-şi păstreze măreţia lui s'a intervenit ca această piatră să fie transportată până în America cu o corabie — *„Santa Maria"* — care este o reconstituire a caravelei cu care



Cea mai nouă reproducere a Caravelei.

Cristofor Columb a făcut primul său voiaj în America. Este timpul să arătăm că în afară de numeroase miniaturi încercate a da o copie cât mai fidelă după acea celebră caravelă, modelul reconstituit actual şi căruia i se va face onoarea de a executa această călătorie, se crede a fi cel mai reuşit până în prezent.

Primele două încercări de reconstituire s'au făcut în anul 1892. Unul reconstituit în Spania, după indicaţiile unei Comisiuni Spaniole, cu dimensiunile următoare : lungime 22.60 m., lărgime maximă 7.80 m., adâncime 7.40 m. şi cu un tonaj de 127 tone 500. Construcţia părţei inferioare a pupei era plată, ca greement, vasul avea trei catarge şi bompres.

Catargul mic avea o pânză pătrată, catargul mare două vele pătrate suprapuse, iar catargul artimon (din pupă) o pânză latină.

Velele de jos aveau bonete (fâşii largi de pânză cari măreau suprafaţa de velatură).

Modelul Italian a fost stabilit de Comisiunea Regală Columbiană a Italiei şi a lucrat sub conducerea Căpitanului T. A. Albertis. Acest model nu diferă de cel spaniol decât prin construcţia părţei inferioare a pupei care era rotunjită, în plus era o mai mare diferenţă de înălţime între catargul mic şi catargul mare.

Această caravelă a luat parte la serbările columbiene dela Genua (1892) unde România a fost reprezentată prin vasele *Mircea* şi *Elisabeta*.

Cu vasul său, Cristofor Columb, a făcut drumul dela Palos la San Salvador, în 35 de zile, voiaj ce a constituit un record pe acele timpuri, întrucât a navigat fără planuri de drum bine stabilite şi nici n'avea experienţa vânturilor dominante. Vasul, reconstituit a urmat acelaş trajeu şi a făcut traversarea aproape în aceiaş durată de timp.

O serie de critici încercară să dovedească, că atât modelul spaniol cât şi cel italian, nu sunt o reconstituire fidelă a vasului lui Columb, ceeace face pe guvernul spaniol să facă investigaţiuni care conduse la construirea unui nou model, în anul 1929.

Astfel, după indicaţiile celebrului arhitect, Căpitan Guilleny Tato, se construi la Cadix pentru expoziţia din Sevila o nouă caravelă reconstituire mai fidelă a *Santei Maria*.

Vasul are o lungime de 25.67 m., lăţime 7,53 m. şi cu o înălţime de 3.35 m. şi având formele dela pupa rotunde.

Cu această caravelă, reconstituită, se va trimite piatra comemorativă în America.

G. M.

Miraculoase lucrări sub apă

In ziua de 20 Mai 1922, piroscaful *Egypte*, sub pavilion englez, în urma unei ciocniri cu piroscaful francez *Seine*, s'a scufundat în ape adânci de 126 m. cauzând moartea a 122 oameni şi ducând cu el la fund o încărcătură de bare de aur, în valoare de 839 de mii lire sterline şi bare de argint în valoare de 250.000 lire sterline.

Cum o astfel de comoară nu trebuia abandonată în fundul mării, cu toate dificultăţile pe cari marea adâncime o cauza cercetătorilor, nu s'a abandonat ideia scoaterii la suprafaţă.

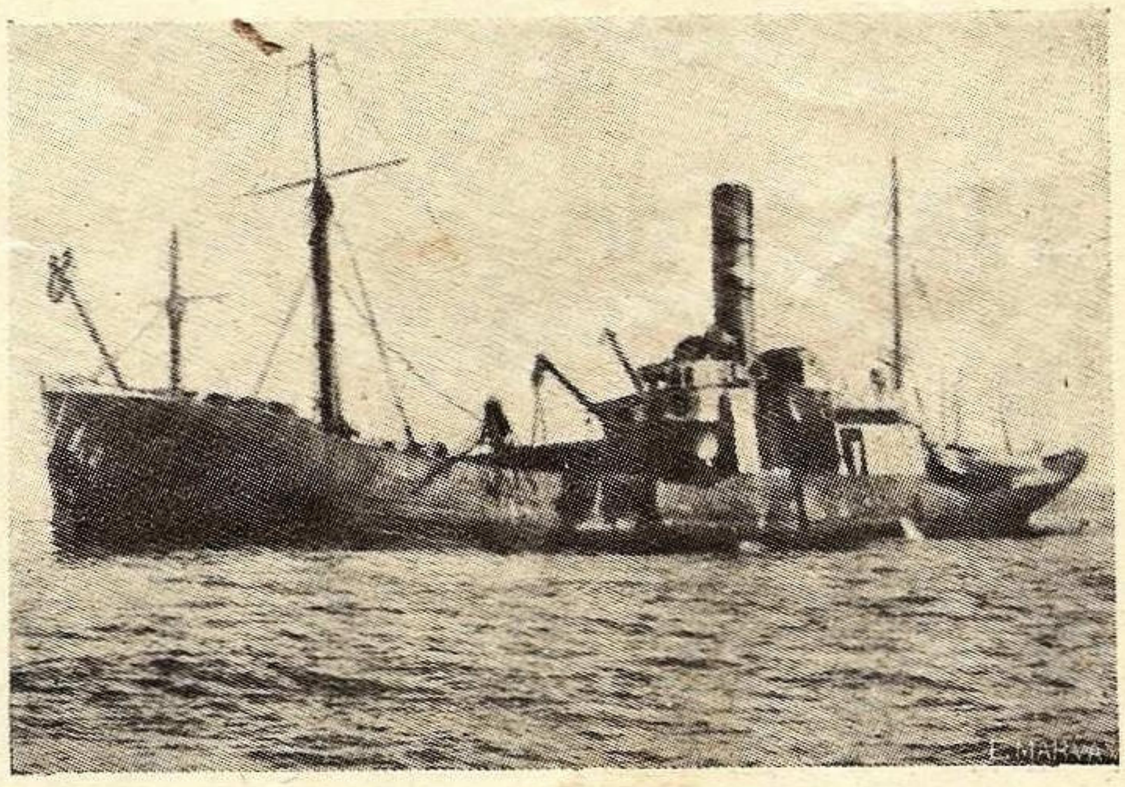
Pentru salvarea acestui încărcământ de o aşa mare valoare, s'a achiziţionat cele mai perfecte vase de salvare *Artiglio* şi *Rafio* cari au avut de dus lupte titanice spre a învinge enormele dificultăţi ale acestei operaţiuni.

Astfel, scufundătorii erau ţinuţi să lucreze la adâncimi de peste 120 m. adică la presiuni de 12—13 atmosfere şi într'un curent submarin de o iuţeală de peste 7 km. cu un timp defavorabil (circa 300 zile pe an).

O explozie nenorocită făcu să se întrerupă lucrările şi mult timp s'a crezut încercarea nereuşită.

Cu o tenacitate demnă de toată lauda, se începu lucrările cu vasul *Artiglio II*, înzestrat cu cel mai perfect material technic, şi s'a reuşit să se smulgă mării avuţiile ce-şi însuşise.

După ce s'a pătruns până la tezaur, s'a izolat camera, şi cu un

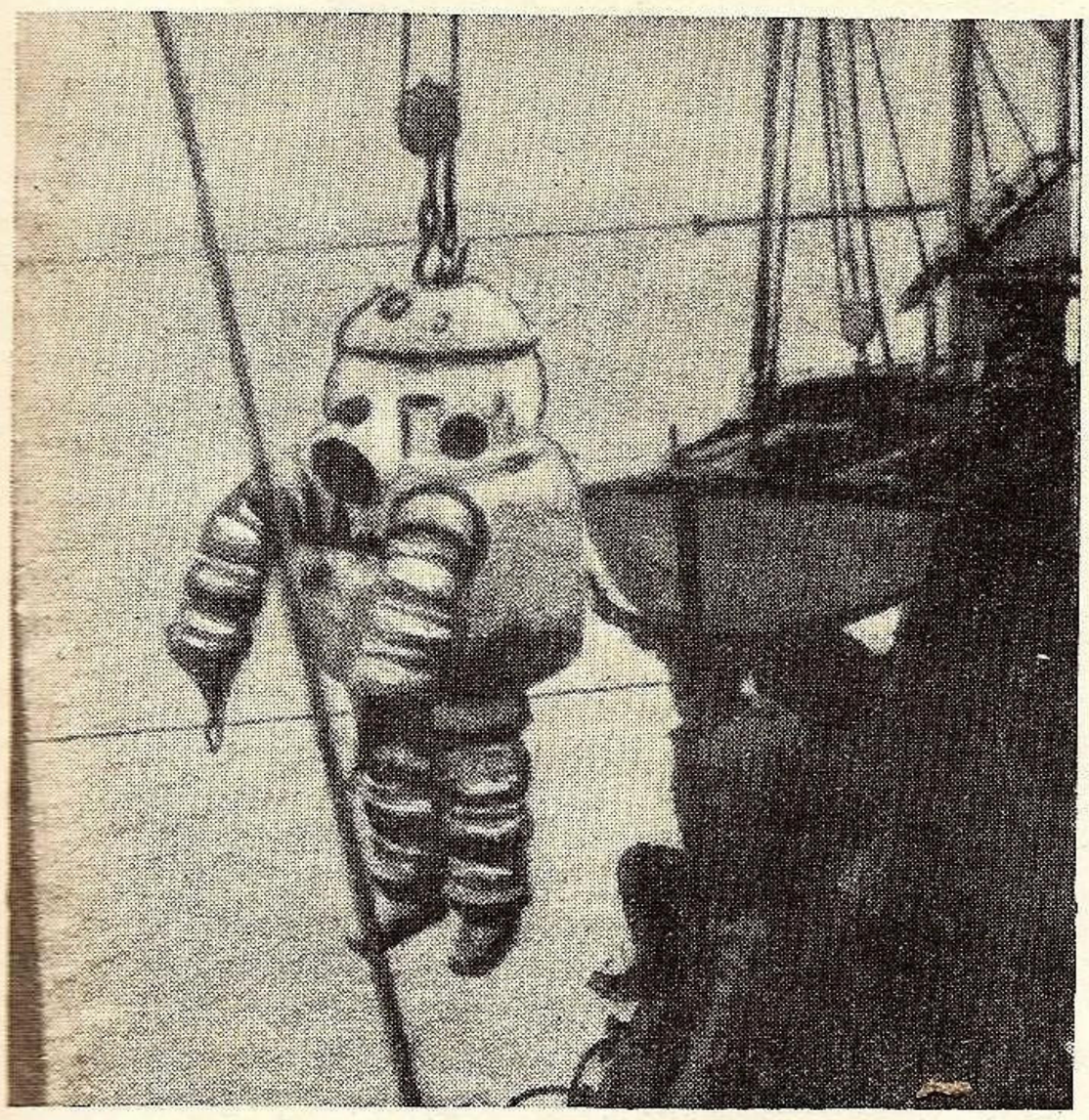


Vaporul de salvare «Raffio».

fel de ghiare mecanice s'au scos la suprafaţă comorile mult căutate, adică : 5.800 kgr. argint şi 800 000 lire sterline în aur, ceeace constituia obiectul acestei cercetări.

In afară de acest tezaur s'a mai scos din vasul înecat şi diferite obiecte foarte bine conservate, între acestea se găsi şi o Biblie engleză cu scrisul destul de citeţ.

Această operaţie constitue, din punct de vedere technic, un foarte



Aparat de scafandru.

mare succes şi este considerat în lumea marinărească ca un mare pas făcut în lucrările sub apă.

Un grup de oameni de afaceri, încurajaţi de acest succes, voesc să întreprindă o nouă cercetare asupra vasului *Principe delle Asturia,* naufragiat în 1915 pe coasta dela Santos în Brazilia, cu 1.000.000 lire sterline şi bijuterii de peste 500 000 lire sterline.

Concomitent cu acest succes, submarinul Italian *Squalo* a parvenit a se scufunda în experienţele făcute în apele dela Spezia la 110 m.

Deci putem zice, că graţie mijloacelor technice actuale, lucrările submarine vor intra într'o nouă fază. G. M.

Pe marginea cărţilor

LE CUIRASSÉ „PHILANTROPIE" ŞI „LE TRIDENT"

Semnalez o carte, pe cât de modernă pe atât de mişcătoare, într'o formă puţin obişnuită. Cartea apărută în editura Grasset este aceeaşi pe care a publicat-o întâi *la Revue de France;* ea se numeşte *Le Cuirassé „Philantropie",* şi e semnată de d-l *Albert Touchard,* comisar în marina franceză. Autorul a scris *La mort du Loup* şi *l'Abordage.* El ia o cale originală şi devine mai sălbatec pe măsură ce scrie. Nu numai prin scopul urmărit sau printr'un calcul, ci pentrucă temperamentul său îl antrenează a buscula cu îndrăsneală tradiţiunile şi a se înhăţa brutal cu viaţa.

Le Cuirassé „Philantropie" respiră pe deantregul gâfâitul unui om în luptă. Personagii, peisagii, povestiri chiar, nimic nu este lustruit, nimic nu este rafinat. Este tăetura directă în piatra dură. Dar câtă forţă în tabloul acestei încrucişeri prin mările Chinei! Ce scene pătrunzătoare: Vrăjitorul copt materializând un cobra pe puntea vasului de războiu; ironicul salut al crucişetorului sovietic; moartea ofiţerului francez asasinat de Chinezi; şi typhonul, admirabilul typhon care, tratat într'un alt chip, poate rivaliza cu typhonurile lui Claude Farrère şi Joseph Conrad! Fiecare personaj marcat într'un fel de neuitat: amiralul, sublocotenentul Berniere, episcopii chinezi. Iată, sigur, o carte care trebue să strângă sufragiile cititorilor amorezaţi de şcoala înaltă şi a celor cari caută într'o carte o emoţiune, care să le schimbe monotonia orelor.

O sănătoasă, o raţională filozofie socială animă romanul cel de al treilea pe care l'a publicat d-l *Maurice Larrouy: le Trident* (Les Editions de France). Ne-am mai ocupat de el în vechiul Buletin al Marinei, când am semnalat primul roman *Le Révolté.* Veţi fi surprinşi poate când vom spune că, autorul lui *Coups de roulis* a lăsat marina; numai că a trecut dela marina de războiu la aceea de comerţ. D-sa ne dă, de astă dată, un excelent tablou al existenţei aspre a pescarilor întrebuinţaţi în serviciul marilor companii oceanice.

Marinari, cari muncesc din greu pentru salarii de mizerie, şi foarte departe consilii de administraţie, cari nu văd decât bilanţul exploatărei şi dividendele de servit acţionarilor; între ei, nimic; iată răul gândeşte d-l Maurice Larrouy, şi se sforţează, printr'un roman optimist să reconcilieze elementele *„tridentului":* capitalişti, intelectuali şi manuali. Fiecare să facă un efort de cunoaştere şi înţelegerea va domni. Acest spirit de armonie este personificat în roman de către delicioasa *Violette,* propia fică a prezidentului consiliului de administraţie, care parvine, graţie gentileţei sale, să oprească greva ameninţătoare. Violette ia în căsătorie pe directorul pescăriilor. Astfel se perpetuă transformată legenda Minotaurului.

Ce bine ar fi dacă toţi patronii ar avea câte o fiică de dat ca tribut minotaurului proletarian!

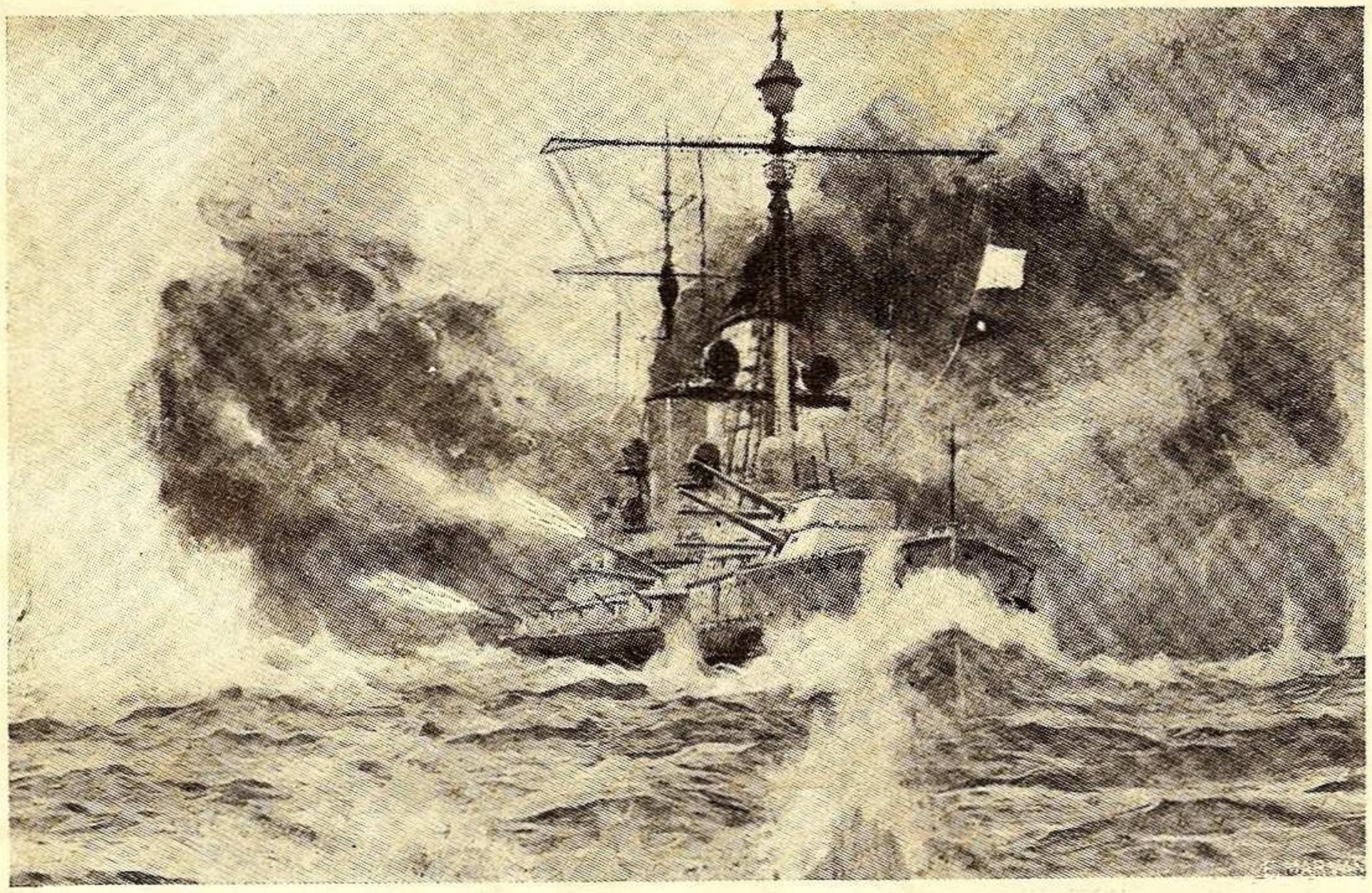
H M.

Plecarea pescarilor.

DIN MEMORIILE AMIRALULUI VON TIRPITZ (după lucrarea D-lui C. C-dor Steriopol).

Amiralul *Alfred von Tirpitz,* fost ministru al marinei, un mare spirit organizator, care în mai puţin de două decenii a creiat acea formidabilă flotă cu care Germania a intrat în războiu, şi-a publicat

evenimentele petrecute în Germania, de când a intrat în marină în *„Amintirile"*. In această carte el arată activitatea sa în legătură cu 1865, până la 17 Martie 1916, când a trebuit să părăsească Marina şi Ministerul din cauza opiniei sale privitoare la conducerea răz-



Lupta dela Iutland. (după un tablou de Claus Bergen)

boiului maritim, diferită de aceia a Impăratului Wilhelm şi a Cancelarului.

Cartea nu-i nouă, dar interesul care-l deşteaptă ne face să împrospătăm cunoştinţele folositoare expuse în ea.

Volumul este interesant nu numai pentru ofiţerii de marină, care vor găsi descrierea organizărei, etapelor de progres şi programul constructiv al marinei germane, ci şi pentru marele public căruia i se desvălue politica ce a condus la organizarea şi realizarea flotei, precum şi frământările din sânul marilor comandamente. Amiralul Tirpitz scoate în evidenţă rolul marinei de război ca factor politic arătând că motivul pentru care Germania a pierdut războiul este neîntrebuinţarea la timp a flotei sale la începutul războiului, când avea şanse de succes. Arată cum cancelarul, ministrul de externe şi şeful cabinetului de marină ataşat pe lângă Kaiser au zădărnicit eforturile sale împiedecând realizarea obiectivului principal al flotei — lupta — pentru care fusese creiată.

Comandamentul de atunci şi amestecul organelor străine au condus războiul pe apă cu ideia de a nu supăra inamicul principal. Comandamentul unic a fost realizat abia la sfârşitul războiului în August 1918.

Kaiserul, şeful suprem al marinei avea în subordine trei organe numite : „imediate".

1) Şeful cabinetului marinei,
2) Şeful marelui stat major al marinei,
3) Ministrul marinei.

Aceste organe independente nu numai că nu lucrau de comun acord dar îşi făceau dificultăţi una alteia, stare care n'a luat sfârşit decât 1918.

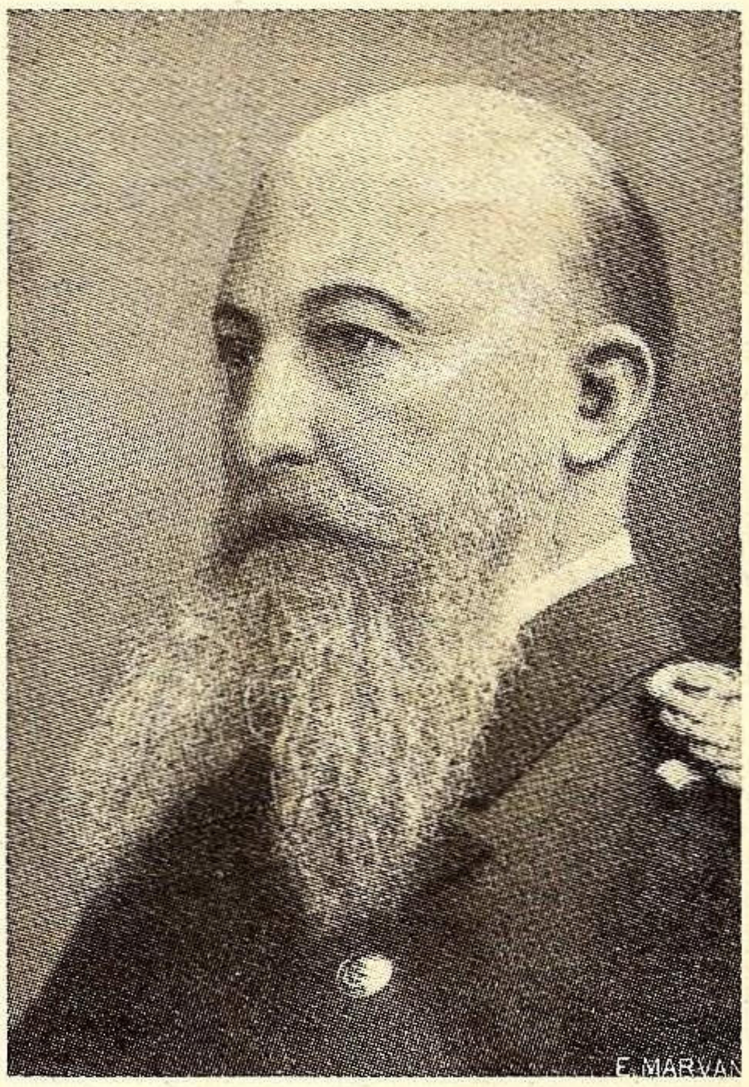
Cartea mai conţine apoi o serie de principii şi directive ilustrate cu exemple reale, ca :

Inutilitatea vaselor mici în operaţiuni navale ; Necesitatea îndocărilor anuale ; Torpilorul şi submarinul ca arme auxiliare unei escadre ; Torpilorul şi submarinul trebue să fie nave de largul mărei ; Mania inovaţiilor şi a experienţelor trebue ţinută bine în frâu ; Tactica torpiloarelor ; Flota trebue să fie continuu armată, exerciţii pe orice vreme ; Despre *ofiţerul de marină,* recrutarea lui, formarea caracterului, cultura generală, specializările.

Aici chiar face preţioasă remarcă : *ofiţerii cari sunt destinaţi să ajungă la situaţiuni înalte nu trebue să fie crescuţi în spirit de specialişti,* apoi: la încredinţarea comandelor de vase şi escadre nu încuviinţează să se imite exemplu armatei de uscat unde ofiţerii de stat major, au prioritate. Vorbeşte apoi de Echipaje, recrutarea lor; Programul naval cu caracter ofensiv; *Propaganda, pregătirea poporului.* Realizarea acestui program — Legea care asigura ducerea la bun sfârşit a programului; Experienţele făcute pentru compartimentarea navelor şi a apărărei contra torpilelor. Aici dă exemplu pe *Seidlitz* şi *Derfflinger* care cu toate loviturile primite au putut continua lupta şi intra apoi în port.

In marina germană a domnit mai ales la începutul războiului zăpăceală în comandament. *Goeben şi Breslau* care se găseau în Marea Mediterană au primit trei ordine care se anulau unui pe altul, pentru ca prin ultimul să li se dea libertate de manevră.

Flota de Pacific a fost distrusă la Falkland de englezi pentrucă nu era informată asupra situaţiei flotei engleze, şi aceasta din cauză că altul din cei trei, (şeful marelui stat major) s'a opus zicând că *Von Spee* care comanda acea escadră trebue să fie mai bine informat ca ei.



Amiralul von Tirpitz.

Germanii nu au luat în consideraţie armata engleză. Când von Tirpitz a căutat să arate generalului v. Moltke, şeful marelui stat major al armatei, că este o greşeală desconsiderarea armatei engleze, acesta i-a răspuns :

— Armata engleză ? o *arestăm !*

V. Tirpitz a cerut o mare bătălie navală la început pentrucă: ar fi scurtat războiul, englezii erau încă neantrenaţi,spiritul în marina germană era ofensiv, inferioritatea numerică devenea din ce în ce mai pronunţată şi o victorie germană însemna încetarea blocusului.

Un rezultat nedecis sau chiar o înfrângere însemna pierderi mari pentru englezi şi deci pierderea supremaţiei mărei etc. El a arătat că inactivitatea ducea la prelungirea războiului şi înfometare. S'a spus chiar că numai v. Tirpitz vede „în negru" viitorul şi nu crede că războiul se sfârşeşte înainte de 1 April 1915.

V. Tirpitz a fost contra principiului „Fleet in being". Dacă flota engleză aducea servicii patriei sale numai prin faptul existenţei sale, nu tot aşa puteau spune germanii, şi totuşi Kaizerul cu cei dinprejur au adaptat acest principiu.

Faptul că englezii scufundă la Helgoland două crucişetoare *Köln* şi *Mainz,* hotărăşte pe Kaiser să dea un ordin prin care flota se va ţine în strictă defensivă. Se permitea numai activitatea torpiloarelor şi submarinelor. Intâmplarea face ca submarinul *U. 9* să scufunde 3 nave engleze. Entuziasmul fu mare şi de geabă căuta v. Tirpitz să convingă pe împărat că submarinele nu pot acţiona separat nesusţinute de flotă — că *U. 9* era numai o excepţie.

Războiul submarin pe care v. Tirpitz a cerut să fie dus cu tenacitate şi metodic a fost prejudiciat de ordinele şi contraordinele date după intervenţiile şi protestele neutrilor. Războiul submarin „à outrance" a reînceput abia în 1917 când nu mai prezenta pericolul din 1916 din cauza perfecţionărei apărărei : vapoarele comerciale au fost armate cu tunuri, aparate acustice, vase anti-submarine, bombe, estacade, mine, construcţii noi, etc.

In primăvara anului 1918 Germania pierdea mai multe submarine decât construia. In 1916 s'ar fi introdus ca „lupii în stână" — mai târziu au fost lupte în regulă.

In concluzie v. Tirpitz găseşte 3 motive care l'au împiedecat la valorificarea operii pentru care a lucrat toată viaţa :

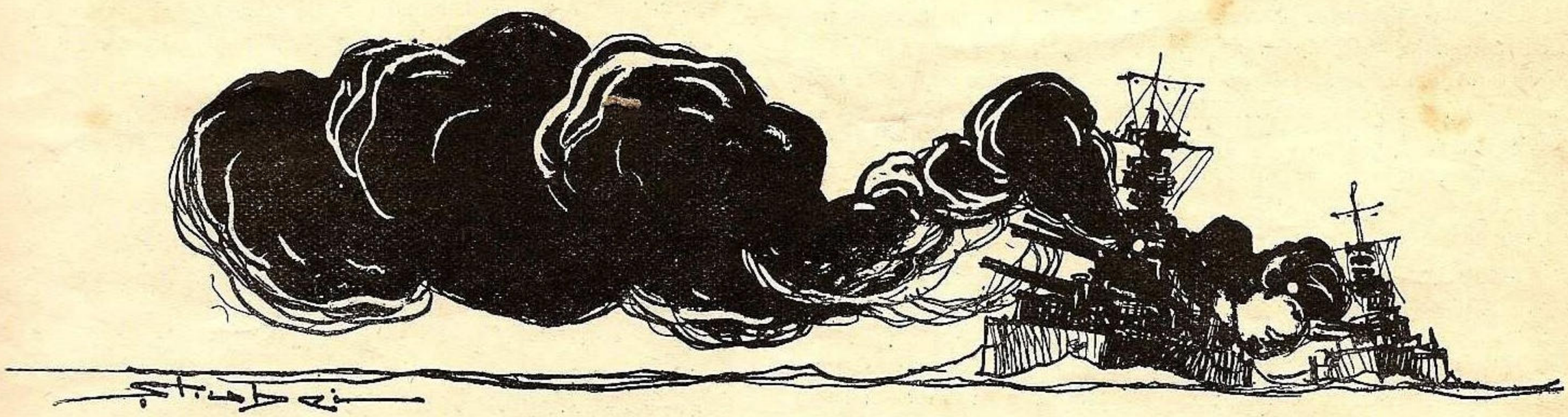
1) lipsa comandamentului unic ;

2) imixiunea de factori semicompetenţi şi incompetenţi în conducerea marinei ;

3) neînţelegerile personale dintre şefii marinei care degenerând în conflicte au avut repercusiuni în conducere şi au dus la pierderea războiului.

Insăşi englezii declară : (Morning Post 3 Oct. 1918). „Amiralitatea germană a amânat marea bătălie navală pentru a da lovitura de graţie flotei engleze atât timp până ce fu... prea târziu. Prin războiul submarin a căutat să câştige ce n'a putut câştiga prin singura bătălie ce a dat-o (Iutland). *A fost cel mai mare pericol pe care l'a întâmpinat vre-odată ţara noastră.* Dar graţie deciziunei, calităţei noastre inventive şi dure energii i-au fost încă odată smulşi Germaniei laurii victoriei tocmai în momentul când era aproape să-i prindă cu mâna"!

TIMONIER



Cercetaşii marinari

De curând a avut loc în localul societăţii *„Progresul Silvic"* o întrunire a conducătorilor cercetăşiei şi a silvicultorilor.

S'au pus acolo bazele conlucrării acestor două instituţii. Şi unii şi alţii au idealuri comune. O educaţie cetăţenească pentru îngrijirea pomilor şi pădurilor cu ajutorul tineretului prezintă o chezăşie de viitor.

Cercetăşia de apă pentru marină este o activitate similară.

Vom pregăti generaţiile viitoare în spiritul sănătos al realităţii, a iubirei de apă şi a convingerii unanime asupra necesităţii şi rolului important ce-l poartă desvoltarea marinei, precum şi al generalizărei sportului nautic pretutindeni, pe râuri, fluvii, lacuri şi mare.

Insăşi Generalul Lord Baden Powell, întemeetorul cercetăşiei, spune că în copilărie a fost un fel de cercetaş de marină.

La noi cercetăşia marină a luat fiinţă în Aprilie 1930. In provincie s'au format de atunci echipaje în oraşele : Galaţi, Bolgrad, Brăila, Constanţa, Măcin, Orşova, Satu-Mare şi Silistra.

Spre deosebire de şcolile marinei, cercetăşia marinărească, nu pregăteşte viitori marinari de carieră. Dacă foştii cercetaşi de marină vor fi intrat în aceste şcoli de profesiune, ei vor fi mai bine pregătiţi şi mai îndemânateci.

Şcoala mării şi a sportului de apă în general este folositoare tuturor. Ea pregăteşte pe tânăr mai bine ca orice sport pentru viaţa de luptă. De altfel meseriile care au legătură cu marina sunt destule.

Cum cineva poate fi vânător, tot aşa poate fi marinar. Nu trebue să socotim că marinăria este numai o profesiune.

Organizaţia cercetăşiei marine este la început, abia îndrumată. Vom urmări pe rând activitatea ei.

Pentru azi avem mulţumirea de a semnala, după revista *„Cercetaşul"* faptele bune ale unor cercetaşi din Echipajul *Bega* (Timişoara).

1. Cercetaşul Cocora Petru din Baleniera Timiş, în ziua de 18 August, a salvat dela înec la Strandul din Iosefin pe A. Weder în vârstă de 16 ani.

2. Cercetaşul Raia Toma din Baleniera Mureş, la punctul numit Heleşteu, a salvat dela înec un copil.

3. Cercetaşul Broscăreanu Alexandru din Baleniera Timiş, a salvat dela înnec pe Alexandru Vasile, (în Dunăre la Turnu-Severin).

4. Cercetaşul Munteanu Iosif fiind în Jugoslavia, în timpul verii, a salvat deasemenea o copilă câştigând recunoştinţa părinţilor şi lăsând astfel o foarte bună impresie printre străini.

Liga Navală Română, preţuind aceste fapte de eroism, doreşte să aibă fotografiile şi să cunoască adresele acestor 4 cercetaşi, pentru a le trimite ca dar câte o carte de literatură marină.

*

Jamboreea Cercetăşească din 1932. — Putem anunţa tineretul cercetăşesc că în cursul anului 1932, Jamboreea va avea loc în lunca Sibiului pe malul lacului de acolo. Cercetaşii marinari vor avea ocazie să-şi pue în practică cunoştinţele, organizând şi luând parte la serbările nautice şi concursurile ce se vor propune.

Cum de data aceasta jamboreea aşteaptă vizita unui înalt oaspe: Generalul Baden Powel iniţiatorul şi şeful suprem al cercetăşiei din Anglia, este neîndoios că toţi cei cărora le stă în putinţă îşi vor da concursul.

Programul definitiv n'a fost încă fixat.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

Bărcile de salvare moderne. — Ori cât de solid s'ar construi vapoarele şi ori cât de mult s'ar perfecţiona arta navigaţiei, accidente cu sfârşit tragic tot se pot întâmpla. Pentru acest motiv şi aparatelor de salvare li se dă o atenţie deosebită.

Intre altele, bărcile de salvare ale transatlanticului *Express of Britain* au fost înzestrate cu aparate radiofonice. In caz de dezastru, pasagerii refugiaţi în barca de salvare vor putea fi tot timpul în legătură cu vasele ce au răspuns semnalului S. O. S. lansat de vasul părăsit. Dispare astfel şi teama naufragiaţilor de a muri de foame, sete şi frig într'o barcă de salvare.

Aparatul are o putere de un sfert de kilowat şi e înzestrat şi cu un *„direction findar"*, aparat cu care se poate afla direcţia din care o altă staţie vorbeşte.

O nouă barcă de salvare. — In sinistrele maritime toată dificultatea este mânuirea bărcilor de salvare ale vaporului sinistrat. Dacă bărcile de salvare dela ţărm sunt construite astfel ca în caz de răsturnare să revină singure în poziţia normală de plutire cele de pe vase îşi revin foarte greu, ceeace face ca persoanele din barca răsturnată să fie lipsite de singura speranţă de salvare.

Acest neajuns a fost înlăturat prin construcţia unui nou gen de barcă de salvare datorită Dr. Luigi Ghirardi.

Noua barcă corespunde atât prescripţiunilor date de Ministerul muncii (Board of Trade) cât Convenţiei Internaţionale pentru Siguranţa pe apă din Londra, 1929. Ea are 11 m. lungime, 4,1 lărgime şi 1,3 înălţime.

Barca are o capacitate de 145 persoane şi cu aceasta corespunde cerinţelor moderne a bărcilor de salvare mari de pe transatlanticele germane *Bremen* şi *Europa*.

Când pluteşte cu fundul în sus barca adăposteşte 80 persoane. In nişte compartimente la care se pot umbla, aşezate în ambele părţi se găsesc provizii de pesmet şi apă aşa că persoanele din barcă, chiar pe timpul cât plutesc cu barca răsturnată nu sunt lipsiţi de hrană (The Shipbuilder, oct. 1931).

Noui construcţii

In luna Septembrie s'au lansat pentru marina Britanică 4 distrugătoare de aceleaşi dimensiuni şi anume: *Comet, Crusader* în arsenalul Marinei din Portsmouth; iar *Cygnet, Crescent* în şantierele Vickers-Armstrong.

Caracteristicele sunt: 96 m. lungime, 9.83 m. lărgime, 1375 tx. capacitate şi cu o viteză de 35 mile. Ca armament are 4 tunuri de 120 mm., 2 tunuri de 37 mm, şi 8 tuburi de lans. torpile de 533 mm.

(The Shipbuilder. Oct. 1931)

Unul din cele mai vechi vapoare. — La Glasgow a fost vândut luna trecută, pentru a fi demontat, vaporul *Glencoe*, care a fost construit în 1846 la şantierele Tod şi MacGregor. Acest vapor este unul din cei mai vechi vase din lume, şi făcea voiajuri până acum în urmă. Cumpărătorul lui a oferit maşina acestui vapor, ca amintire, Muzeului Uniunei Mecanicilor din Scoţia, spre a fi păstrat mai departe acolo.

Cel mai mare remorcaj efectuat până acum: Pe la mijlocul lui Iulie, două puternice remorchere, au plecat din New-Castle pentru portul Wellington, din Noua Zelandia, având la remorcă un dock plutitor de 17.000 tone. Distanţa ce trebue parcursă este 13.500 mile engleze, şi se consideră cel mai mare remorcaj, ce s'a întreprins până acuma. Acest dock plutitor a ajuns cu bine la 23 August, la Suez, şi se speră că va fi la destinaţie, pe la mijlocul lui Ianuarie, adică cu o lună de zile, mai înainte, decât s'a calculat prin contract.

FRANŢA

Intre Regia autonomă c. f. r., administraţiile de căi ferate franceze şi Compania maritimă Fraissinet, se duc, de mai multă vreme, tratative în vederea înlesnirei exportului nostru în Franţa, precum şi a importului ce facem din Franţa.

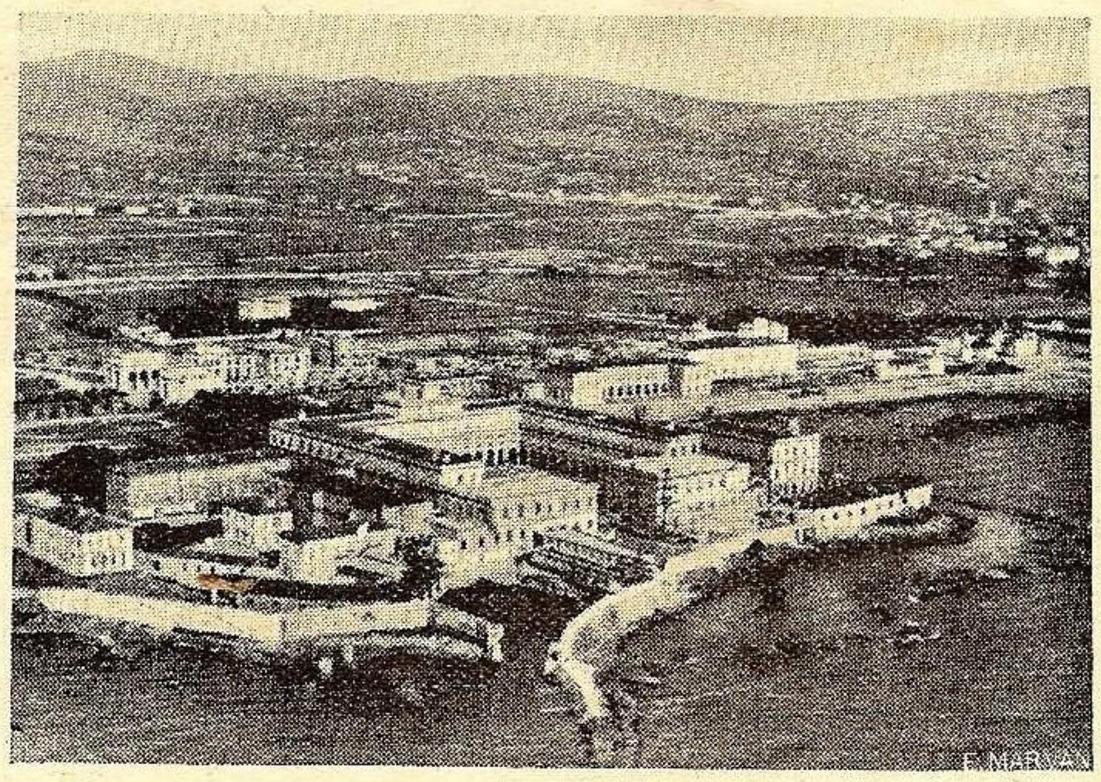
Tratativele au de scop, stabilirea unui tarif direct cu Franţa, în trafic combinat, de uscat şi de apă.

Guvernul francez se obligă a subvenţiona Compania Fraissinet ca să întreţină legătură pe apă între Marsilia-Brăila.

ITALIA

Academia Navală. — Din Italia ne vine ştirea că în ziua de 4 Decembrie a .c. s'a sărbătorit a 50-a aniversare dela înfiinţarea *Academiei Navale* dela Livorno. Această sărbătorire s'a făcut cu un deosebit fast în prezenţa M. S. Regelui Italiei şi a întregei Case Regale.

Pentru noi Românii, această solemnitate prezintă o deosebită importanţă întrucât această Academie Navală, ne-a dat un contingent însemnat de ofiţeri, contribuind astfel la desvoltarea Marinei noastre. Cu sentimentul frăţesc de recunoştinţă pentru îndrumătorii noştri, avem datoria a lua parte cu tot sufletul la această pioasă manifestare.



Şcoala Navală din Livorno.

Ridicând vălul trecutului, putem socoti cât de mult această valoroasă instituţie a contribuit la formarea cadrelor cu care s'a făcut Marina noastră. Italia ne-a pregătit 26 ofiţeri, dintre cari doi au ajuns la cel mai înalt grad: comandanţi ai Marinei Regale. Suntem siguri că dintre toţi Românii cari şi-au făcut ucenicia în această şcoală a mării, se va găsi unul care să-şi plătească tributul de recunoştinţă descriind pe larg vieţa acestei instituţii istorice.

Până atunci să dăm noi câte-va date asupra înfiinţării Academiei Navale dela Livorno. In anul 1878, în fostul Lazaret St. Iacopo s'a pus bazele acestei Academii. Lucrările au fost terminate în Octombrie 1881, când s'a putut ţine la Livorno examenele de admitere a nouilor elevi, cari împreună cu cei proveniţi din şcoala dela Neapole, au format primele promoţii normale ale nouei instituţiuni. La 5 Noembrie, în ajunul inaugurării, s'a făcut prezentarea nouilor elevi către cei vechi, iar în ziua de 6 Noembrie, Livorno era în sărbătoare pentru a primi oaspeţii invitaţi să asiste la inaugurare.

In port se găsea fregata *„Vittorio Emanuele"*, sosită din campania de instrucţiune cu elevii dela şcoala dela Neapole, care avusese no-

vasul la Maddalena, să audă pe Giuseppe Garibaldi, care în treacăt [illegible] acestor copii. La ora 12, precis, se înnălţă marele pavuaz [illegible] de 21 de tunuri anunţă sosirea A. S. R. Ducele de Genova, care era acompaniat de Amiralul Delsanto, Comandantul Academiei.

După prezentările făcute s'au ţinut discursurile inaugurale, şi ceremonia se termină cu trecerea în revistă a elevilor şi a unei Companii de Onoare dată de „Vittorio Emanuel". In ziua următoare, începură regulat cursurile. Această şcoală avu darul ca în primele zile să rupă separatismul regional al vechilor şcoli, formând astfel elemente utile, atât pentru Italia, cât şi pentru streinii cari au avut buna inspiraţie de a-şi trimite elementele tinere la Academia Navală din Livorno, pentru educaţia marinărească.

POLONIA

La Cherbourg s'a recepţionat submarinul polonez *Wilk* care împreună cu *Ryś* şi *Żbik* constituesc seria de submarine comandată de Polonezi în 1927. Caracteristicele acestor vase sunt: 980 t. la suprafaţă şi 1250 t. scufundat, cu o viteză de 15 mile. Ca armament are un tun de 100$^{m}/_{m}$, şi unul de 40$^{m}/_{m}$ contra aeroplanelor precum şi 10 tuburi lans torpile şi 10 mine submarine.

Din ţară

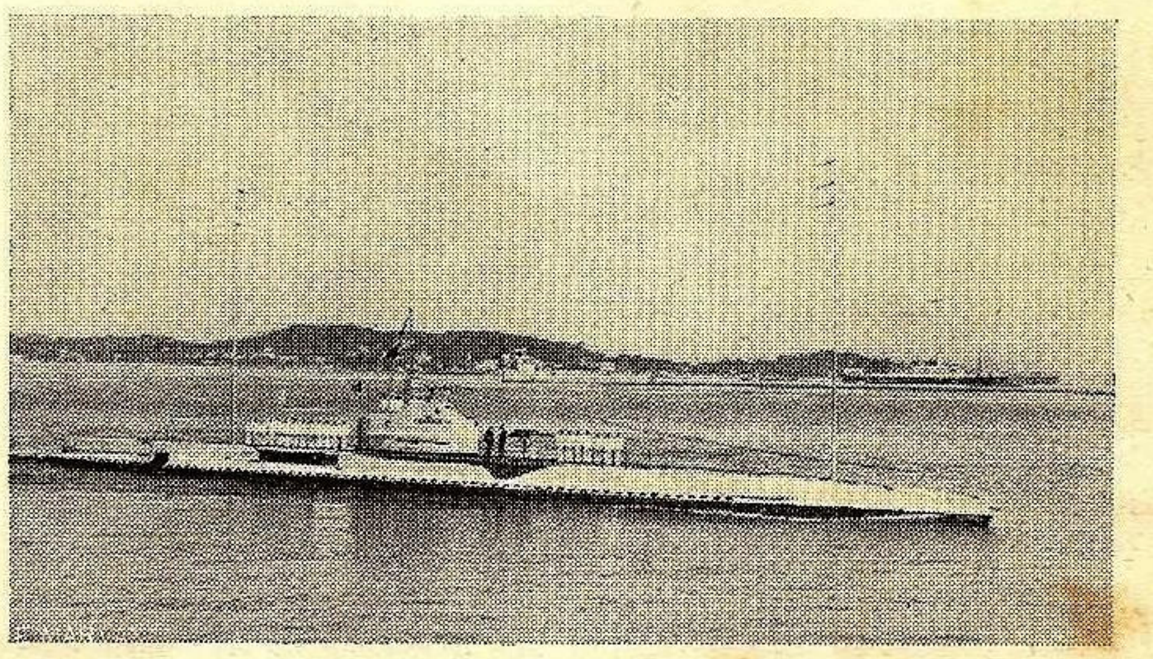
VIZITA SUBMARINELOR FRANCEZE LA CONSTANŢA. In ziua de 7 Noembrie, submarinele *Doris* şi *Argonaute* ale marinei franceze, au aruncat ancora în portul Constanţa.

D-l Ministru Puaux însoţit de ofiţerii francezi şi români la Palatul Regal.

Deprinşi probabil cu o temperatură mai plăcută şi cu vânturile mai puţin vijelioase ca cele ce bat în timpul iernei în marea Neagră, navigatorii francezi îmbrăcaţi în scurteicele lor de Mediterana, au îngheţat binişor la noi. Zilele care le-au petrecut la Constanţa pe care nu le vor uita uşor, au fost tocmai zilele furtunei ce s'a abătut asupra coastei, provocând accidente şi naufragii.

Totuşi scopul vizitei, prezentarea celor două unităţi moderne a fost atins.

O comisiune compusă din C. Amiral Buchholtzer, Comandor Ing.



Submarinul *Argonaute*.

Năsturaş, Cpt. C-dor Dragalina şi Cpt. Ing. Teodoru, au vizitat în ziua de 30 Noembrie ambele submarine, rămânând cu cea mai frumoasă impresie de felul cum sunt construite aceste două vase.

Comandantul submarinului *Doris*, Lt. de vaisseau Fortin, şi a lui *Argonaute* Lt. de vaisseau Saunois, au venit la Bucureşti însoţiţi de o delegaţie formată din ofiţeri români şi ataşatul naval francez Cpt. de fregate Auverny.

In timpul când se făcea vizita în port, din cauza valurilor ce treceau peste dig, submarinele au fost nevoite să se mute dela dana 4 la cheul S. M. R. unde era mai mult adăpost. In timpul nopţii, din cauza valurilor, li s'a rupt schela.

Submarinele au următoarele caracteristice:

Doris: Lansat în 1927, construit de Schneider et C-ie. Deplasament 590 tone la suprafaţă şi 764 în imersiune. Lungime 62 m., lăţime 5½ m., pescaj 3 m. Motoare Diesel de 1250 HP.

Argonaute (1929 la Schneider). Deplasament 635/809 tone. Lungime 65 m., lăţime 5½ m., pescaj 4 m. Motoare Diesel 1440/1100 HP., care dau 14/9 noduri. Raza de acţiune 3000 mile cu 10 noduri; 78 mile cu 5 noduri. Are 1 tun de 76$^{m}/_{m}$ şi 8 tuburi lans. torpile 550$^{m}/_{m}$.

Ambele submarine sunt înzestrate cu cel mai modern material şi cu ultimele perfecţionări.

* * *

Sublocotenenţii absolvenţi ai Şcolii Navale, eşiţi în cursul acestui an sunt următorii: C 1931

La punte: Brătulescu Th., Ştefănescu Gh., Constantinescu Daniel, Mihalcea N-lae, Popescu D-tu, Bălineanu N-lae, Petriman I., Dumitrache Aurel, Stancu Ion, Uceanu C-tin, Stănescu Haralambie, Chiriac Alex., Almăjan P., Spornic D-tru, Horjea C-tin, Ignat Paul, Baiciu Iosef, Chiru N-lae, Bălănescu Paul, Râmniceanu Cristian, Vasilescu Virgil, Rădulescu Gh., Stoenescu V-le, Rădulescu Arist., Pavelescu Mircea.

Mecanici: Baiceff St., Consoloff St., Pascu Const., Patefsky I., Savopol N-lae, Petică Alex., Gronov Mih., Ştefănescu C-tin, Christache Tudor, Cristescu Gh.

* * *

REUŞIŢI LA EXAMENUL DE OFIŢERI DE REZERVA. — Constantinescu Petre, Botez Călin, Dumitrescu Ilie, Mincu Emil, Manolescu Anton, Gheorghiu I. Kleante, Schneider Romeo, Paraschivescu Bosnief Dan, Constantinescu Marcel.

Au intrat în şcoala Navală anul acesta următorii elevi în anul I:

La punte: Bursieri. Codreanu Tr. Giurgea C-tin, Străjescu Paul, Niculescu Petre, Zamfir D-tru, Şerban Teodor, Gafta Ioan, Bădescu Victor, Ţurcan Gh., Radu Th., Predoiu Fl., Zaharia I., Stănescu C-tin, Mihăilescu Cezar, Argeşanu Şerban.

Solvenţi: Marinescu Al., Sturza C-tin, Ladico Radu.

Mecanici: Tacu Petre, Moscu Vasile, Witti Alex., Clondescu Gh., Dicu Stan.

* * *

Ministerul Sănătăţii a aderat la propunerea Oficiului internaţional de higienă publică dela Paris, relativ la stabilirea unor semnale convenţionale ce se vor transmite prin T. F. F., în legătură cu starea sanitară a vaselor ce urmează să intre în porturi.

Dealtfel, autorităţile sanitare ale porturilor noastre au sugerat de mult această idee. Avem mândria să constatăm că Oficiul internaţional dela Paris, sesizat încă de anul trecut de către Ministerul Sănătăţii, a acceptat sugestia şi acum o transformă într'o convenţiune internaţională. *Rev. Higiena Socială*

* * *

Cu ocaziunea zilei de 15 August-Liga Navală Română, organizând diferite serbări şi chete în oraşele principale ale ţării; vine pe această cale să aducă viile sale mulţumiri d-lor Comandanţi de Garnizoane, d-lor Şefi ai Autorităţilor Administrative şi tuturor persoanelor, care în un mod cu totul dezinteresat, au contribuit la acţiunea de propagandă; cât şi Onor public care şi-a dat obolul pentru propăşirea Ligei Navale.

Când vom avea rezultatul din toate părţile ţărei, vom face o dare de seamă asupra acestor serbări, lămurind publicul asupra scopului urmărit de Ligă.

Pentru extinderea acţiunii de propagandă urmărit de Ligă, în acest an comitetul de acţiune al Ligei Navale Române a hotărât scoaterea unui calendar care să fie împrăştiat în toate păturile sociale. Lucrarea calendarului, executată cu mult gust şi cu o îngrijire deosebită: are o ilustraţie cu un subiect marinăresc şi sfaturi către Navigatori. Costul ediţiei populare este 40 lei.

Piaţa Cerealelor

Despre o situaţie clară asupra pieţei cerealelor nu se poate vorbi prea mult, întrucât situaţiunea este anormală, de oarece ne găsim într'o atmosferă de protecţionism împinsă la extrem — un adevărat război economic.

Azi nu se mai poate compta pe un preţ valutar, şi nici pe angajamente întrucât prin simple deciziuni se desfiinţează convenţiuni comerciale existente. Fiecare stat pare preocupat de a găsi mijloacelecele mai sigure pentru a se închide cât mai ermetic cu bariere vamale.

In lupta groznică ce se duce, nu sunt excluse nici sistemele neloiale cari ies din concepţiile prevederilor comerciale, şi ca atare din uzul unei pieţe. Exemple ar fi multe, dar vom cita pe cele pe cari o piaţă onestă nu şi le-ar fi putut însuşi:

1. Astfel, Ungaria, interzice cetăţenilor săi ca să plătească datoriile făcute pentru export şi cari sunt exigibile.

2. Sovietele, au utilizat şi falşuri pentru a idenitfica cerealele sale drept cereale româneşti.

3. Micii exportatori din România, cari în timpuri normale constituiau regulatorii pieţei, din cauza lipsei de credit au fost siliţi să înceteze orice operaţii de cumpărături; iar piaţa a rămas la discreţia câtorva case streine, cari au împănat localităţile producătoare cu agenţi, oferind preţuri derizorii discreditând piaţa românească şi descurajând pe producători;

4. Scăderea lirei engleze şi eşuarea convenţiei noastre cu Germania, a adus mari perturbaţii în angajamente şi o descurajare a celor ce comptau pe un atât de mult trâmbiţat succes, al nostru, la Geneva;

5. O serie de salturi anormale în preţul de cumpărare al cerealelor, oferindu-se preţuri superioare cu mult pieţelor streine, pe mulţi i-au derutat.

Toate aceste fapte au produs un adevărat haos în piaţa noastră de cereale.

In cursul lunei Noembrie, s'a simţit o uşoară urcare. Din cercetările făcute, oficial, s'a constatat că aceste urcări nu mai erau datorite speculaţiilor de bursă, ci cu drept cuvânt este efectul unor cauze cari pot influenţa real, şi cari sunt:

a) Falimentul politicei agrare sovietice, care s'a dovedit ineficace, neputând face faţă angajamentelor. Această scădere de producţie, este datorită în parte faptului că nu s'a putut lucra câmpul cu intensificare; mulţi şi-au abandonat recoltele pe câmp nevoind a le ridica şi preda sovietelor. Pentru acest motiv, statul sovietic a fost nevoit să cumpere cereale de oriunde găsea, indiferent de preţ şi calitate, pentru a-şi menţine angajamentele şi creditele ce li-se acordase;

b) Ţările Occidentale ca, Franţa şi Germania, au avut recolte slabe şi de cantitate inferioară, iar din cauza preţurilor reduse s'a produs şi însemânţări reduse. In schimb America, din cauza ridicării valutei, oferea cereale cu preţuri de urcare.

c) Un curent de urcare l-a produs şi cererile insistente ale industriei morăritului Cehoslovac, de grâu românesc.

d) Graba care s'a pus în a se arunca la export cantităţi mari de cereale, a scăzut în mod simţitor rezervele necesare din ţară, cari ajungând la limita disponibilităţilor s'a oprit ofertele în scop de a se menţine stocul necesar consumului intern. In ceeace priveşte porumbul, orzul şi ovăzul, deşi avem cantităţi suficiente, ofertanţii se abţin şi aşteaptă timpuri mai bune. Fasolea şi sămânţa de floarea soarelui în uşoară creştere fiind căutată în Occident.

G. M.

Piaţa Navlurilor

In urma activităţii, destul de mare, din Octombrie a cererii crescânde, navlurile urmau să fie ineontinuu în creştere, însă din cauza valutei argentiniene şi a scăderii activităţii sovietice, navlurile au scăzut puţin, menţinându-se în urcare numai în regiunea Australiei şi a Extremului-Orient. In schimb Dunărea, în prima şi a doua decadă a lui Noembrie, a fost în creştere, iar la a treia decadă a ajuns calmă.

Astfel, am avut în prima decadă 12 silingi Roterdam, 12,6 Antwerpen, 13,6 Weser şi 13,6 — 14 Port Anglia. In a doua decadă, navlurile s'au ridicat cu 6 şi 9 pence. La a 3-a decadă, navlurile au fost mai mici şi preferabile Adriatica, Italia de West, Marsilia, Sicilia şi Africa de Nord, variind între 11,6 până la 12,6 silingi. Deasemenea pentru Grecia se putea năvlosi dela 8,6 până la 10 silingi. Pentru Danemarka, navlurile au atins 18,6 până la 19,6 silingi.

Năvlosirile şi încărcăturile de cereale sovietice, au fost complect neglijate, deoarece sovietele din motivele arătate mai sus, au fost nevoite să anuleze multe contracte de livrări şi năvlosiri de vapoare. O deosebită activitate s'a observat în exportul de cărbuni, minereuri şi petrol.

In vederea închiderei navigaţiei, navlurile fluviale se menţin pentru şlepurile destinate ca magazii ambulante gata de a fi deplasate la locul de cerere. S. V.

Piaţa Lemnului

Exportul lemnului românesc în Orient este în scădere.

Care-i pricina?

Ne concurează Ruşii — zice d. *Brauner,* un cunoscut specialist în comerţul lemnului. S'a redus consumul prin criza economică generală — răspunde d-l *I. Ionescu,* un distins inginer silvic.

O polemică s'a deschis în jurul acestei probleme de mare importanţă pentru economia noastră naţională.

Cari din cei doi specialişti are dreptate ?

Noi, ca profani în materie lemnoasă, nu avem dreptul să ne amestecăm în cearta dintre specialişti, totuşi vom îndrăsni să ne spunem uneori cuvântul în chestiunile de transportul pe apă a lemnului românesc.

Vom urmări cu atenţie mersul exportului lemnului nostru, arătând diferitele păreri ale specialiştilor precum şi datele din Buletinul Casei Pădurilor Statului.

Deocamdată semnalăm o gravă şi neaşteptată lovitură dată exportului nostru.

După concurenţa rusă, criza financiară din Germania şi Ungaria, prăbuşirea lirei sterline, care toate au înregistrat enorme pagube în industria lemnului, urmează măsura luată de Franţa pentru contigentare.

In Algeria s'a oprit intrarea lemnului românesc, pentrucă s'a acoperit cota de import rezervată României.

Am avut o cotă de 42.000 tone ce puteam da Franţei. Nu s'a precizat că această cotă cuprinde şi Algeria.

Această veste ,căzută din senin ,a produs consternare în rândurile exportatorilor — arată d-l H. Brauner.

Şi cu atât mai gravă este oprirea subită a exportului spre Algeria, cu cât sezonul este avansat, şi în caz de îngheţ mărfurile trebuesc depozitate în porturi cu mari cheltueli.

*

Exportul spre Orient este foarte scăzut, fiind excluse angajamentele din cauza sezonului de iarnă, în aşteptarea îngheţului Dunărei, şi a incertitudinei valutare şi economice.

După lungi tratative delegaţia jugoslavă trimisă la Paris a reuşit să obţie, pentru anul în curs, exportul de 18.000 tone de lemn pentru Africa de Nord. Pentru 1932 i s'a recunoscut o cotă de 81.000 tone.

In Franţa pare că regimul contigentării se va menţine.

E. B.

Piaţa Cărbunelui

In urma deprecierii lirii engleze, era de aşteptat că exportul cărbunilor englezi să devie mai activ şi să se ridice şi preţurile. Din cauză însă a preţurilor mici a cărbunilor germani, şi mai ales celor polonezi, exportul pe luna Octombrie a cărbunelui englez, a fost mai mic decât luna Septembrie, iar preţurile sunt cele mai scăzute din tariful comun ce exista între exportatori. La această situaţie mai contribue şi micşorarea transporturilor pe apă, precum şi închiderea a mai multor industrii din continent.

Exportul cărbunilor din „South Wales" pe luna Octombrie era de 1.592.000 tone, faţă de 1.687 000 tone din Septembrie şi de 2.039.000 tone din Octombrie 1930.

Situaţia pieţei Cardiff este staţionară în ce priveşte livrările imediate, iar preţurile sunt în general neschimbate la cele minimale din tariful comun şi cu stocurile destul de mari.

Preţurile sunt următoarele :

Admiralty calitatea primă 19/6 până 20/—shillings.

Celelalte calităţi bune Cardiff, marfa groasă 18/3—18/6.

Western Valleys 17/9—18 sh.

Calităţi bune subţiri 13/—13/6.

Cărbuni subţiri pentru încărcare 11/6-12/6 şi cei inferiori 11/-11/6.

Cărbuni buni 12/6—13/ sh.

Preţurile antracitului la Swansea sunt ferme la aproape toate calităţile şi cu cereri multe.

Preţurile antracitului nuci variază dela 37/ shillings la 46/6 după calitate.

Piaţa dela Newcastle se prezintă cu o mică îmbunătăţire, preţurile pentru Tyne Primes şi Durham sunt mai ferme.

Calităţi bune 13/6—13/9 şi Tyne Primes 13/—13/3.

Calitatea I Northumberland 12/6—13/ shil.

Navlurile cărbunilor englezi pentru Mediterana sunt ceva mai ridicate şi în general ferme.

S. V.

Poşta Revistei

DE VORBĂ CU CITITORII.

Cum a fost primit primul număr al revistei noastre ?

Modestia ne opreşte a scoate la iveală tot succesul de care ne-am bucurat.

Vorbim de succesul moral ; de cel material nici mai târziu nu cred că vom puteá vorbi. Dar nici nu-l urmărim. Ne declarăm mulţumiţi să ne putem ţine la suprafaţă prin obolul modest, dat cu inimă bună, de iubitorii mărei răspândiţi în toate păturile sociale.

Din bucurii şi întristări, din iluzii şi decepţii e ţesută vieaţa. Ne lovim adesea de inerţia şi ostilitatea chiar a unor oameni de carieră, cari au datoria şi putinţa să sprijine sau să adere măcar la activitatea Ligei Navale. Sunt atâtea spirite negative cari critică totul şi nimic pozitiv nu întreprind.

Sunt tineri blazaţi şi bătrâni înăcriţi de nemulţumiri în cariera lor, cari nu văd mai departe de orizontul personal, nu se pot ridica deasupra patimilor şi confundă instituţia cu oamenii cari o conduc.

Să nu uităm că apa trece şi pietrile rămân.

Să nu socotim Marina numai o simplă carieră — e o vocaţie...

Dar asupra solidarităţei în grupările româneşti merită să vorbim altădată mai pe larg. Acum să arătăm în câteva cuvinte un fapt duios care ne-a dat o intensă mulţumire sufletească.

Un bătrân marinar, debarcat în fundul unei mahalale din Capitală, ancorat de patul său de suferinţă, nu mai poate părăsi casa, nu mai poate citi. Cum a primit Revista noastră, în aceaş zi şi-a trimis soţia la redacţie ca să plătească, dintr'o pensie de mizerie, cotizaţia cuvenită — cu sfinţenie şi-a dat obolul său pentru Liga Navală.

„Dacă aţi şti, spunea femeea, cu ce bucurie copilărească pipăe revista ce i-aţi trimis. Mă pune să-i citesc fiecare bucată de câte două, trei ori, aşa de mult îi place.

„După moartea mea, mi-a spus el, să arunci flori în mare în fiecare an în ziua de 15 August, la patronul Marinei, aşa cum scrie în revistă că se face în toate ţările după o veche tradiţie marinărească.

Revista noastră în străinătate. Institutul de editură *„Avio-Navale"* din Milano ne face cunoscut că acordă abonaţilor Revistei *„România Maritimă şi Fluvială"* o reducere de 30 şi 50% pentru stampe şi cărţi.

Din Franţa, pictorul marinist *Haffner* trimite o scrisoare elogioasă pentru Revistă.

Un colaborator al nostru a primit o scrisoare dela un prietin în care îi spune :

„Votre revue... laissez moi vous complimenter de sa presentation.... la vedette du Danube et un joli Mircea sous voiles... pouvez vous m'en donner une epreuve avec permission de reproduire ?

Primim spre publicare din partea d-lui C. Tonegaru următoarea scrisoare. In dubla sa calitate de marinar şi avocat are cel dintâi drept la cuvânt.

DOMNULE DIRECTOR,

In referire la informaţia din revista ce cu onoare conduceţi, la rubrica ECOURI pag. 29 din No. 1 de pe luna Noembrie 1931, prin care se arată că cercurile financiare precum şi şantierele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria şi Germania, cari obişnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcţii şi reparaţii de vase, *discută* dispoziţia generală de a nu mai face ase-

menea avantaje pentrucă în România funcţionează încă instanţele de prize şi că planează nesiguranţă asupra proprietăţei vaselor. Am onoare a lămuri această chestiune căreia i se dă o greşită interpretare. Textul categoric al art. 40 din Codul de prize maritime precizează că: *funcţionarea instanţelor de prize nu va înceta decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte.*

Cum însă din prima şi a doua perioadă de funcţionarea instanţelor de prize maritime s'a omis a se judeca atunci câteva cazuri, situaţiunea juridică a acelor vase neputându-se soluţiona decât în baza unui text de lege, bine s'a hotărât să fie rezolvată de instanţele de prize a căror autoritate operează în baza disp. art. 140 din C. J. P., neputând să înceteze decât după rezolvarea tuturor afacerilor pendinte.

Deci instanţele de prize reconstituite în vederea judecărei unor vechi chestiuni pendinte, rămase nerezolvate, *nu procedează la efectuarea de noui captări,* ci la judecarea unor vechi operaţii de captură, spre a se determina dacă acele capturi au fost bine executate, în care caz urmează validarea, sau dacă au fost ilegal făcute urmează invalidarea, însoţită de respectivele despăgubiri prevăzute de lege.

Cu perfectă stimă şi consideraţiune
CONSTANTIN TONEGARU

D-lui A. Manuilă, Bucureşti. — Cererea ce ai făcut-o pentru abonament la Revista *„România Maritimă şi Fluvială"* este atât de drăguţă încât nu ne putem abţine de a o publica, spre a fi cunoscută de toţi cetitorii Revistei.

Domnule COMANDOR,

Când am vizitat *„Bricul Mircea"* la Mangalia, m'am înscris, împreună cu ceilalţi copii, la *Liga Navală Română,* dorind ca să vă plătesc cotizaţia spre a primi *„România Maritimă şi Fluvială",* vă rog să-mi comunicaţi ce sumă trebue să plătesc. Părinţii mei mi-au promis suma necesară.

Cu toată stima,
A. MANUILĂ

Clasa IV-a primară, Str. Costache Negri 20, Bucureşti

Ne face plăcerea să vă răspundem:

Ca elev, membru al Ligei Navale, veţi plăti 140 lei, cotizaţie pe un an, şi veţi primi regulat revista în fiecare lună.

Insigna, care costă 120 lei, pentru elevi se dă cu 60 lei. Plata se poate face şi în rate.

D-lui Emil Fischer, Sibiu. — Vă mulţumim şi vă rugăm să ne trimiteţi câteva vederi. Asupra celorlalte chestiuni vă vom scrie direct.

D-lui George Georgescu, Moldova Veche. — Statutele Ligei Navale urmează a fi schimbate de către adunarea generală care va avea loc în luna Ianuarie.

Cotizaţia anuală a membrilor Ligei pe 1931 este de 120 lei.

Cotizaţia anuală pe 1932 va fi de 280 lei primind în schimb revista *„România Maritimă şi Fluvială".*

Asupra cărţilor despre Mare şi Dunăre se va publica în revistă o listă bibliografică.

D-lui Locot. Tobescu, Silistra. — Părerile d-voastră asupra protecţiei marinei naţionale de comerţ se vor pune într'un viitor număr, dar bine aţi face dacă le-aţi desvolta.

D-lui Doctor Strajan, Sulina. — Vă mulţumim. Vom pune bucata trimisă într'un număr viitor.

D-lui Victor Stoianovski, R.-Vâlcea. — Traducerea d-voastră este bună. Păcat că subiectul e ales dintr'o literatură prea copilărească.

D-lui R. H. Sulina. — Vă mulţumimi pentru articolul asupra *barei.* Se va pune într'un număr viitor.

D-lui C-dor Popescu, Timişoara. — Propunerea bună. Când mijloacele ne vor permite vom traduce-o în fapt.

D-lui Căp. Matei Teodorescu, Sulina. — Am primit descrierea bărcei *„Sofia".* Vă mulţumim. O vom pune într'un număr viitor.

Alex. Mitulescu. — Anul acesta ai putut intra în şcoală. Până la anul se va modifica legea aşa că poţi reveni la vară asupra acestei chestiuni.

Tamas P. — Cu 7 clase nu poţi intra decât într'o şcoală inferioară a marinei şi asta depinde de vârstă.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE. — Din nestiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectăréi, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vârsat la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema II

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER

Orizontal. — 1. Verb la pers. I plural, Indicativ, Imperfect. 2) Măsură. 3) Spaima navigaţiei în trecut. 4) Iniţiale. 5) Punct cardinal (în franţuzeşte). 6) Cu o zi înainte. 7) Stindardul imperial otoman. 8) Nume. 9) Pronume. 10) Localitatea renumită în vinuri în apropiere de malul mării (inv.). 11) Poftim. 12) Contratorpilor. 13) Notă muzicală. 14 Salt. 15) Prescurtare. 16) Insulă în Danemarca. 17) Oraş în Europa cunoscut prin turism. 18 Pronume.

Vertical. — 1) Crucişetor de luptă care a luat parte la bătălia dela Falkland. 2) Blestem. 8) Regină care a ajutat pe Cristofor Columb. 19) Notă muzicală. 20) Carte poştală. 21) Femei dintr'o insulă din Mediterana. 22) Numărul unu în altă limbă. 23) O navă victimă a Dardanelelor. 24) De acord. 25) Armatei. 26) Pronume. 27) Necredincioaso! 28) Daraua. 29) Oraş în Italia. 30) Numele unei vedete româneşti. 31) Adresa telegrafică a unei organizaţiuni. 32) Rostit de mire şi mireasă.

Nota. In numărul trecut s'a strecurat următoarea greşeală: La No. 28 *vertical* trebue adăugat *invers.*